Nr 13 (124)



KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy Warszawa, 1 — 15 lipiec 1954

10-lecie Polski Ludowej powitamy nowymi osiągnięciami

Już niedługi okres czasu dzieli nas od wielkiej, historycznej rocznicy 22 lipca 1954 roku — święta 10-lecia Polski Ludowej. Godnie, nowymi osiągnięciami we wszystkich dziedzinach życia i gospodarki powita tę sławną rocznicę cały nasz naród, a w tym i żołnierze ludowego Wojska Polskiego, wiernie strzegącego zdobyczy ludu pracującego naszej Ojczyzny. Również żołnierze - kierowcy i specjaliści służby samochodowej oraz mechanicy - kierowcy wojsk pancernych i zmechanizowanych postanowili na cześć 10-lecia Polski Ludowej przyjść z dalszymi sukcesami w swej żołnierskiej służbie, w wyszkoleniu i dyscyplinie, w podnoszeniu na wyższy poziom gotowości bojowej Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Ogłoszony ostatnio apel st. szer. Szulca i kpr. Mleczko, wzywający wszystkich kierowców i specjalistów naszej służby do zwiększenia dyscypliny użytkowania pojazdów mechanicznych na cześć 10-lecia Polski Ludowej, jest jednym z licznych przykładów żołnierskiego patriotyzmu i właściwego zrozumienia swych obowiązków. Na apel ten odpowiedziało już w Pomorskim Okręgu Wojskowym dziesiątki i setki żołnierzy - kierowców i warsztatowców, a wszyscy oni deklarowali tym chętniej swe zobowiązania, że bliska i droga jest im sławna 10-rocznica władzy ludowej w naszym kraju.

I podobnie jak polska klasa robotnicza na dzień 22 lipca deklaruje ponad planową produkcję we wszystkich dziedzinach, obniżkę kosztów własnych, wyższą jakość wytwarzanych materiałów przemysłowych, towarów dla rolnictwa i artykułów pierwszej potrzeby, tak żołnierze naszej służby zgłaszają również coraz dalsze ilości zaoszczędzonych materiałów pędnych i smarów, zwiększenie przebiegów międzynaprawczych pojazdów mechanicznych, podniesienie jakości wykonywanych prac przy sprzęcie samochodowym itp.

Przykładem, jak wzorowo należy wykonywać podjęte zobowiązania, są wszystkim żołnierzom naszej służby członkowie partii i ZMP. Oto kierowca st. szer. Piotrowski, aktywny ZMP-owiec, zabezpieczający działania służby łączności na obozie letnim wywiązuje się nadal z zadeklarowanej ilości zaoszczędzonego paliwa. Udowodnił on swym towarzyszom, że można pomimo ciężkiej pracy samochodu w terenie, oszczędzać materiały pędne i smary. Dzięki temu wielu innych żołnierzy-kierowców poszło w ślady st. szer. Piotrowskiego, a stosując jego metody pracy będą mogli i oni powitać dalszymi osiągnięciami 10-tą rocznicę Polski Ludowej.

Nad dalszym podniesieniem dyscypliny użytkowania pojazdów mechanicznych pracują obecnie wszyscy żołnierze - kierowcy przebywający, podobnie jak st. szer. Piotrowski, na obozach letnich. Wiedzą oni dobrze, że równocześnie z intensywnym szkoleniem bojowym całego wojska następuje nasilenie eksploatacji taboru samochodowego, rosną przebiegi samochodów.

Toteż cały swój wysiłek koncentrują z jednej strony na szkoleniu i wzorowym wypełnianiu zadań ćwiczebnych, a z drugiej na otoczeniu jeszcze większą troską pojazdów mechanicznych, pracujących w trudnych warunkach, aby zapewnić im pełną sprawność techniczną niezbędną do wykonywania wszystkich zadań.

Nie darmo wywiesili w swym parku polowym kierowcy pododdziału oficera Stasiaka hasło: — „Zawsze sprawny pojazd wykona każde zadanie". Oto pewnego razu po powrocie z wielogodzinnych ćwiczeń w ciężkim terenie d-ca zarządził alarm i wymarsz kolumny samochodowej. Pomimo powrotu o późnej porze nocnej, wszystkie pojazdy były już po dokonanym przeglądzie technicznym i z pełnymi zbiornikami stały gotowe do ponownego wyjazdu. Dzięki wzorowej postawie żołnierzy-kierowców z pododdziału oficera Stasiaka cały oddział mógł celująco wykonać trudne nocne ćwiczenia otrzymując pochwałę d-cy Okręgu.

Również wiele wysiłku, obok uzyskania celujących wyników na ćwiczeniach i troski o sprzęt, wkładają żołnierze - kierowcy w utrzymanie wysokiej dyscypliny w swych parkach polowych. Na Punktach Kontrolno - Technicznych dokonują dyżurni parku szczegółowego skontrolowania sprawności technicznej i formalności dokumentów. Nienaruszalną zasadą każdego pododdziału stało się, że za bramę parku polowego nie może wyjechać samochód niesprawny technicznie lub niewyposażony we wszystkie wymagane dokumenty.

W ten sposób ćwiczebne zadania wszystkich wojsk i służb na obozach letnich zostają dobrze zabezpieczone przez żołnierzy - kierowców, a pracę pojazdów mechanicznych wojska cechować będzie i nadal nie tylko wysoka sprawność techniczna każdego samochodu, ciągnika i motocykla, ale również użytkowanie zgodne zawsze z właściwymi przepisami i instrukcjami. Każdy bowiem kierowca i specjalista naszej służby nie może ani na chwilę zapomnieć, że uczestnicząc w ćwiczeniach polowych wykonuje ważne zadanie, zabezpiecza szkolenie kolegów, podnosi poziom swego wyszkolenia, a tym samym jeszcze bardziej zwiększa gotowość bojową naszego ludowego wojska.

Taka wzorowa praca i służba będzie jeszcze jednym dowodem, że żołnierze Wojska Polskiego pragną nowymi osiągnięciami powitać 10-lecie naszej ludowej Ojczyzny.

NASI NAJLEPSI

W służbie samochodowej Marynarki Wojennej pełni służbę wielu przodujących kierowców, którzy mogą służyć za wzór dla innych. Marynarze, których sylwetki zamieszczamy niżej należą do grona najlepszych kierowców N-tego oddziału.

* * *



Mat B. Rosłęcki, kierowca samochodu „Warszawa" poza wielkim zdyscyplinowaniem i mistrzowskim prowadzeniem samochodu odznacza się szczególną dbałością o powierzony mu pojazd. Toteż nie ma na nim do tej pory najmniejszego nawet zadraśnięcia. Oceniając dotychczasowe wyniki jego służby dowództwo przyjęło jego raport o pozostawieniu go w służbie nadterminowej.

* * *



St. mar. Łanda Marian to drugi przodujący kierowca pododdziału. Jeżeli wziąć pod uwagę, że przed wojskiem nie miał on najmniejszego pojęcia o samochodach to fakt, że został przodującym kierowcą jest szczególnie godny pochwały. A źródło jego sukcesów tkwi po prostu w tym, że Łanda kocha swój samochód i zawód zdobyty w wojsku.

* * *



Kiedy do oddziału „przyszedł" nowy „Star - 50" dowództwo postanowiło przydzielić go matowi Mazurowi. Przodujący ten kierowca znany był z tego, że bardzo dobrze wywiązywał się z każdego powierzonego mu zadania, jak również, że wszystkie typy wozów, które do tej pory miał przydzielone obsługiwał zawsze wzorowo.

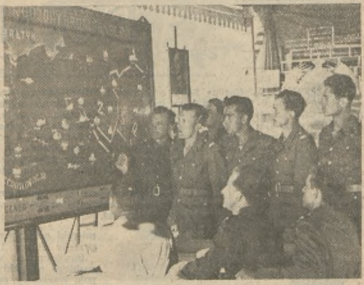
Wiadomość o przydzieleniu mu „Stara-50" oczywiście ucieszyła bardzo mata Mazura.

W TROSCE O SPRZĘT



Na letnich ćwiczeniach żołnierze-kierowcy wzorowo troszczą się o powierzone im pojazdy mechaniczne. Na zdjęciu: szer. A. Gawryluk i J. Solski przeglądają układ chłodzenia samochodu ciężarowego Gaz-63.

Przed 10-leciem Polski Ludowej



We wszystkich oddziałach i pododdziałach naszego wojska żołnierze z ogromnym zainteresowaniem zapoznają się z materiałami dotyczącymi olbrzymiego dorobku i osiągnięcia naszego narodu w ciągu 10 lat Polski Ludowej. Toteż w salach wykładowych i świetlicach polowych trwa nieustannie wytężona praca wychowawcza, aby każdy z żołnierzy opanował na celująco materiały szkolenia politycznego, aby stał się w pełni uświadomionym obywatelem swej Ludowej Ojczyzny. Na zdjęciu: zajęcia polityczne w polowej sali wykładowej w pododdziale oficera Michalaka.

Na cześć wielkiej rocznicy

Ostatnio w jednym z oddziałów Pomorskiego Okręgu Wojskowego odbyła się żołnierska narada, na której padło szlachetne wezwanie rzucone przez kierowców i specjalistów samochodowych uczczenia czynem zbliżającą się wielką rocznicę 10-lecia Polski Ludowej. Inicjatorzy czynu, to przodujący w służbie i szkoleniu żołnierze: kierowca samochodowy st. szer. Szulc, warsztatowiec kpr. Mleczko oraz mechanik - kierowca czołgu kpr. Wolski.

Zabierając głos podczas narady st. szer. Szulc m. in. powiedział:

„Kpr. Wolski, mechanik-kierowca i warsztatowiec kpr. Mleczko postanowili dla uczczenia 10-lecia Polski Ludowej oszczędzać paliwo i zwiększyć przebieg międzynaprawczy wozów. Ja odpowiadam na ten apel i również wzywam wszystkich żołnierzy służby samochodowej, aby przystąpili do realizowania tego szlachetnego wezwania. Będę oszczędzał na każde 100 km sześć litrów benzyny oraz na każde sto litrów pobranej benzyny zaoszczędzę trzy litry oleju silnikowego. Oszczędność oleju silnikowego będę realizował w ten sposób, że będę dokładnie czyścił filtry i dobierał odpowiedni olej w określonym terminie i dokładnie konserwował układ smarowania. Oszczędność paliwa będę realizował przez dokładną regulację gaźnika, wykorzystanie odpowiedniej przekładni w każdym terenie, nieprzekraczanie nakazanej szybkości, nieprzeładowywanie wozu oraz regularną i dokładną konserwację całego pojazdu.

Koledzy! Nasze możliwości w racjonalnej eksploatacji pojazdów i oszczędności paliwa oraz ogumienia są duże. Dlatego też nie wolno nam ich marnować. Stańmy więc wszyscy w szeregach realizatorów tego wspaniałego czynu ku czci 10-lecia Polski Ludowej.

Obozy letnie, na których żołnierze wszystkich specjalności podnoszą swą wiedzę wojskową, polityczną i fachową i stają się mistrzami swych specjalności, wykorzystajmy i my w całej pełni na mistrzowskie opanowanie naszej zaszczytnej specjalności, przez co nie tylko że godnie uczcimy tę wielką i radosną dla naszego narodu rocznicę, dając dziesiątki tysięcy litrów zaoszczędzonego paliwa, oszczędności w ogumieniu i częściach samochodowych, ale równocześnie przyczynimy się do podniesienia gotowości bojowej naszych oddziałów, do wzmocnienia obronności naszej ukochanej Ludowej Ojczyzny".

Wezwanie tych przodujących żołnierzy zostanie, niewątpliwie, podjęte, przez wszystkich czołgistów, kierowców samochodowych i warsztatowców, którzy czynem swym, łącząc się z wysiłkiem mas pracujących naszej Ojczyzny, dadzą konkretny wkład w budownictwo naszego kraju i umocnienie siły i gotowości bojowej ludowego Wojska Polskiego.

Od naszych korespondentów

W parku polowym i na ćwiczeniach

WZOROWO WYKONALI ZADANIE

Minęła północ. Na piaszczystą, pełną wybojów drogę leśną wjechała długa kolumna samochodów. Z wąskich otworów starannie zaciemnionych przednich latarni skąpo sączy się światło. Kierowcy ostrożnie manewrują wozami i sprawnie posuwają się naprzód. Wreszcie czoło kolumny zatrzymuje się. Tu będzie miejsce postoju.

Jeden z etapów żmudnych, kilkudniowych ćwiczeń taktycznych został zakończony. Następuje przegrupowanie samochodów i ustawienie ich na zabezpieczonych przed „obserwacją lotniczą" dogodnych stanowiskach w przepisowych odległościach między wozami.

W ćwiczeniach taktycznych naszego oddziału szczególnie wyróżnili się żołnierze - kierowcy. Wykazali oni, że w zimowym okresie szkolenia należycie opanowali zasady nauki jazdy, gdyż dziś umiejętnie prowadzą swe wozy w ciężkim terenie, po polnych drogach i w różnych warunkach atmosferycznych.

W zajęciach tych, ważnych dla podniesienia gotowości bojowej oddziału wyróżnili się kierowcy: plut. Mroczek, kpr. Zimny, st. szer. Czelusta, szer. szer. Gawryszczak, Roszak, Tecław, Stankowski i wielu innych. Dowódcy zadowoleni byli z ich pracy, ponieważ kierowcy ci wzorowo wykonali dane im zadanie. Letni okres szkolenia rozpoczęli nowymi osiągnięciami w mistrzowskim opanowywaniu swej specjalności i nadal przez cały okres zajęć ściśle kierują się wiadomościami zdobytymi na wykładach teoretycznych i zajęciach w terenie. Przestrzegają na każdym kroku przepisów ruchu kołowego oraz sygnałów żołnierzy wyznaczonych do regulacji ruchu.

Dzięki temu, że żołnierze-kierowcy naszego oddziału przestrzegają z największą dokładnością regulaminów i przepisów dotyczących prawidłowej eksploatacji sprzętu samochodowego a także zawdzięczając ich wysokiemu wyrobieniu politycznemu i wzorowej dyscyplinie, ćwiczenia taktyczne oddziału, jakie się odbyły ostatnio, miały pomyślny przebieg i zakończyły się celująco. W ten sposób nasi kierowcy przyczynili się do podniesienia gotowości bojowej całego oddziału.

st. szer. A. Krawczyk

PRZODUJE NA KAŻDYM ODCINKU

Szer. Bobrek to jeden z przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego pododdziału kpt Ch. Od chwili przybycia do wojska zawsze był stawiany za wzór dla innych. Życzliwy i koleżeński, w krótkim czasie zdobył sobie zaufanie i sympatię kolegów. Zawsze uczynny, chętnie pomaga słabszym w nauce.

Dowództwo widząc jego zapał i szczerą chęć do pracy, powierzyło mu odpowiedzialne stanowisko magazyniera części samochodowych. Szer. Bobrek i tu nie zawiódł pokładanego w nim zaufania. Z obowiązków magazyniera wywiązuje się bardzo dobrze. Magazyn zawsze jest czysto zamieciony, zakonserwowane części samochodowe równo leżą na przeznaczonych miejscach.

Za swą sumienną pracę szer Bobrek, aktywny członek ZMP, otrzymał niejednokrotnie pochwałę d-cy. Zdjęcie jego zajmuje honorowe miejsce na tablicy przodowników pododdziału. Z niego winni brać przykład inni.

szer. T. Łatyński

TAK SZŁA WOLNOŚĆ DO NASZEJ OJCZYZNY

Rok 1944... Europa jęczy pod butem hitlerowskiego okupanta, ale dni jego są już policzone. Miliony ludzi z nadzieją kierują wzrok na wschód, gdzie na rozległym froncie niezwyciężona Armia Radziecka toczy zwycięski bój z hordami hitlerowskimi. Rok ten zapoczątkował wyzwolenie podbitych przez faszyzm hitlerowski narodów Europy, w tej liczbie i Polski.

Na początku roku 1944, sławnego „roku dziesięciu Stalinowskich uderzeń", Armia Radziecka, mając inicjatywę w wyborze kierunków działań, przeprowadziła kolejno dziesięć wielkich operacji na ciągle nowych odcinkach frontu, zadając potężne ciosy wojskom wroga.

Ciosy piąty i szósty, które wymierzone były w nieprzyjaciela broniącego się na Białorusi i Zachodniej Ukrainie, umożliwiły wojskom radzieckim, po zwycięsko stoczonych bojach, wkroczenie do Polski.



Dowódca II Armii WP gen. Świerczewski wśród żołnierzy czołgistów na froncie

ZE WSCHODU PRZYSZŁA WOLNOŚĆ

W ten sposób spełniły się słowa towarzysza Stalina, z którymi zwrócił się w roku 1943 do Zjazdu Związku Patriotów Polskich w Moskwie:

„Zapewniam Was, że Związek Radziecki zrobi wszystko co możliwe, aby przyspieszyć rozgromienie naszego wspólnego wroga — hitlerowskich Niemiec, wzmocnić polsko-radziecką przyjaźń i ze wszystkich sił pomóc we wskrzeszeniu silnej i niepodległej Polski".

Pierwsi żołnierze radzieccy, którzy 18 lipca 1944 r. przeszli granicę Polski na obszarach Puszczy Białowieskiej, należeli do czołowych oddziałów 1 Frontu Białoruskiego, którym wtedy dowodził Marszałek Rokossowski. 20 lipca front ten przełamał obronę nieprzyjaciela na linii środkowego Bugu na odcinku 150 km. W walkach tych uczestniczyła I Armia Polskich Sił Zbrojnych, sformowana w ZSRR.

O radosnej tej chwili tak oto opowiada saper Bogdański z 3 Dywizji piechoty I Armii:

„— Podeszliśmy pod Bug — mówi Bogdański — a tu wielki zator rozbitych faszystowskich czołgów, armat i wozów. Nie wytrzymałem i z drugimi zbiegłem z drogi i pędem do rzeki. Tak, to nasz Bug, cośmy o nim nocami całymi myśleli. Bug wolny od faszystów. Nie wiem nawet, jak to my bez komendy, razem wszyscy na brzegu, czapki zdjęli i zaśpiewali: „Jeszcze Polska nie zginęła..." Coś mnie w gardle łzy ściskały, śmiać się i płakać chciało. I chciałem przyjaciołom radzieckim powiedzieć „spasibo", że wracam do kraju z bronią i z dumnym orłem polskim na czapce. A już co się działo na polskiej ziemi, to i opisać trudno. Wylegli, kto żyw na drogę, zastawiali stoły i witali utrudzonych żołnierzy Armii Czerwonej i naszych chłopaków kwiatami, okrzykami, łzami radości i wesela. Nareszcie skończyła się męka niewoli.

NA POLSKIEJ ZIEMI

W ciągu kilkunastu dni lipca 1944 roku Armia Wyzwolicielka przesunęła się w bojach od Bugu do Wisły, wyzwoliła Chełm, Lublin, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Białystok i Przemyśl. W sierpniu stoczyła Armia Radziecka i z nią I Armia Wojska Polskiego ciężkie walki nad Wisłą, zdobywając przyczółek sandomierski oraz przyczółki pod Warką i naprzeciw Puław i Kazimierza.

Równocześnie wojska 1 Frontu Białoruskiego rozegrały wielką bitwę o przedpola Warszawy, odpierając silne kontrudeнie wojsk hitlerowskich i przechodząc do natarcia w kierunku dolnego Bugu. We wrześniu zostały zdobyte przyczółki nad Narwią i przedmieście Warszawy Praga.

Nadal trwały walki na linii Wisły, szczególnie gwałtowne i krwawe w obszarze Warszawy, na sławnym przyczółku czerniakowskim i pod Żoliborzem. W październiku wojska radzieckie, a wraz z nimi jednostki I Armii WP, wypierają hitlerowców z obszaru między Bugo-Narwią, likwidując zagrożenie Pragi z północy. Teraz następuje okres przygotowań do wielkiej ofensywy, która ma wyzwolić ziemie polskie, aż po granice państwa na Odrze i Nysie.

WIELKA OFENSYWA

12 stycznia 1945 roku o świcie nad ziemią kielecką rozległ się odgłos tysięcy dział. To wojska I Frontu Ukraińskiego wyruszyły z przyczółka sandomierskiego do natarcia, które miało wyzwolić obszary południowej Polski. Po potężnym przygotowaniu artyleryjskim, piechota przełamała linie obronne nieprzyjaciela. Już w drugim dniu natarcia zdobyte zostały miasta: Szydlów, Chmielnik, Busko-Zdrój, Stopnica, Wiślica. Natarcie rozwijało się w kierunku Kielc i Krakowa. Przygotowane do przeciwnatarcia hitlerowskie jednostki pancerne w rejonie Kielc zostały rozbite, pierścień obronny dookoła miasta przełamany i 15 stycznia Kielce były wolne. Walki potoczyły się dalej w kierunku Częstochowy i Piotrkowa.

W tym samym czasie na południu Polski toczyły się walki o Kraków i Śląsk. Oba Fronty Białoruskie, które rozpoczęły tu działania 14 stycznia, miały również za sobą kilka świetnych zwycięstw.

1 Front Białoruski, który miał zadać nieprzyjacielowi uderzenie rozcinające, sięgające od Wisły do środkowego biegu Odry, już w pierwszym dniu przełamał główny pas obrony na Wiśle — umożliwiając piechocie wdarcie się na głębokość 12—18 kilometrów. Wykorzystując tę sytuację w uczyniony wyłom wkroczyły wojska generałów Czujkowa i Biełowa oraz jednostki pancerne generałów Bogdanowa i Katukowa rozpoczynając swój nieprzerwany marsz od Wisły ku Odrze.

Jednocześnie wojska generała Perchorowicza, które wyruszyły z wideł Bugo-Narwi i Wisły, zepchnęły faszystów z prawego brzegu Wisły, sforsowały rzekę, przecięły szosę z Warszawy do Modlina i posuwały się w kierunku Błonia, dążąc do połączenia się z wojskami generała Biełowa celem otoczenia Warszawy.

16 stycznia wojska I Armii Polskiej, korzystając z sukcesu wojsk radzieckich, rozpoczęły natarcie z rejonu Jabłonny, spod Góry Kalwarii oraz z brzegu praskiego, prowadząc natarcie z północy, wschodu i południa. 17 stycznia stolica Polski była wolna.

KIERUNEK BERLIN!

Teraz tempo ofensywy narastało już z każdym dniem. Rozbite nad Wisłą wojska hitlerowskie cofały się w popłochu na zachód przed nieustającym naciskiem wojsk radzieckich i polskich, niezdolne do zorganizowania oporu ani na Bzurze, ani na Pilicy, ani na Warcie. 19 stycznia wyzwolone zostały: Tomaszów, Kutno i Łódź; 20 stycznia — Brześć Kujawski i Włocławek.

W tym samym czasie wojska 1 Frontu Ukraińskiego na południu, po wyzwoleniu Krakowa, za pomocą mistrzowskiego manewru, szybko wyzwalały Zagłębie Śląsko-Dąbrowskie, zajmując w dniu 24 stycznia Opole i Gliwice, 26 stycznia — Zabrze, a w dniach 27 i 28 stycznia — Sosnowiec, Katowice, Królewską Hutę i Bytom, tworząc na 60-kilometrowym odcinku frontu nad Odrą — pierwsze przyczółki na jej zachodnim brzegu.

Nie mniej tryumfalny marsz odbyły wojska 1 Frontu Białoruskiego, które po wyzwoleniu Łodzi sforsowały Wartę i otoczyły Poznań. Jednostki pancerne tego frontu, które działały na prawym skrzydle, w dniu 23 stycznia zdobyły Bydgoszcz, potem przerwały się przez żelazobetonowe umocnienia „Wału Pomorskiego" i w ostatnich dniach stycznia wyszły na Odrę. W ten sposób walka z hitlerowskimi wojskami toczyła się już tylko w odległości 60 kilometrów od Berlina.

CAŁA POLSKA WOLNA

W styczniu 1945 roku była więc już wyzwolona ziemia Krakowska, Kielecka, Lubuska, Wielkopolska, Pomorze Mazurskie, Śląsk Górny i znaczna część Śląska Dolnego.

Ofiarna i bohaterska walka toczyła się nadal o Poznań, który, po miesięcu ciężkich walk, został wyzwolony 23 lutego, o Pomorze Zachodnie i Wybrzeże.

O te ziemie dzielnie walczył u boku żołnierza radzieckiego żołnierz ludowego Wojska Polskiego. W lutym I Armia WP przełamała ufortyfikowaną linię „Wału Pomorskiego", a w marcu uczestniczyła w ofensywie ku morzu, prowadzonej przez 1 i 2 Front Białoruski i szturmem zdobyła Kołobrzeg. W końcu marca całkowicie wyzwolony został obszar Gdańska i Gdyni, a w niespełna miesiąc potem, te same wojska, współdziałające w bitwie o Berlin wyzwoliły Szczecin.

Oto, w najbardziej zwięzłym tylko zarysie są dzieje tej zbrojnej walki, której zwycięscy żołnierze Armii Radzieckiej i walczący u ich boku żołnierze I i II Armii WP na swych bagnetach przynieśli wolność naszej Ojczyźnie. A w tym samym czasie, kiedy wojska szły na zachód, w kraju lud brał władzę w swoje ręce i zaczynał budować nowe życie dla wolnego już narodu.

SZLAK BOJOWY ŻOŁNIERZY-KIEROWCÓW



Gdy przed 10 laty żołnierzy Armii Radzieckiej i walczący u jej boku żołnierze ludowego Wojska Polskiego nieśli na ostrzach swych bagnetów i gąsienicach czołgów wolność naszej umęczonej Ojczyźnie towarzyszyli wtedy wszystkim akcjom bojowym żołnierze-kierowcy I i II Armii WP. Prowadzili oni swe samochody i ciągniki często pod bombami, zaglądając śmierci w oczy, odważnie i wytrwale, aby tylko jak najlepiej zabezpieczyć działania poszczególnych oddziałów naszego ludowego wojska, aby z honorem wykonać każde, stojące przed nimi zadanie. Sławne czyny kierowców Kościuszkowców są dziś dla żołnierzy służby samochodowej wzorem i przykładem, jak swe wszystkie siły i zdolności oddawać należy umiłowanej Ojczyźnie. Na zdjęciu: kolumna zmotoryzowana I Armii WP po zdobyciu Gdyni w drodze na Gdańsk



Czołgiści I Armii WP i polscy fizylierzy w walkach na Wale Pomorskim

10 LAT BUDOWY

Od 10 lat naród polski pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i jej Pierwszego Sekretarza tow. Bolesława Bieruta, buduje swoje szczęśliwe, nowe życie. Życie, o którym już nigdy nie będzie decydował ani rodzimy, ani zagraniczny kapitalista lub obszarnik.

W tym roku mija 10 rocznica od czasu, gdy naród polski, na czele z klasą robotniczą, wziął władzę w swoje ręce i buduje w kraju socjalizm, buduje szczęśliwą przyszłość dla siebie i swego pokolenia.

Rokrocznie naród polski obchodzi dzień 22 lipca jako dzień niezwykłej wagi historycznej, dzień, w którym armia naszego największego przyjaciela — armia Związku Radzieckiego — a wraz z nią ludowe Wojsko Polskie, powstałe na bratniej ziemi radzieckiej, przyniosła narodowi polskiemu wolność, wyzwoliła go spod okupacji hitlerowskiej i od ucisku rodzimych kapitalistów i obszarników.

Powstanie na naszej ziemi, zbroczonej krwią radzieckiego i polskiego żołnierza, Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, było wielkim wydarzeniem historycznym w życiu narodu polskiego, który po raz pierwszy w swej historii mógł przystąpić do budowy nowego życia dla mas pracujących i dla całego narodu.

Zadaniem Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, który powstał przed 10 laty jako reprezentant władzy robotników i chłopów, było mobilizowanie narodu polskiego do dalszej walki z okupantem i wyzwolenie reszty kraju od najazdu hitlerowskiego. Jednocześnie trzeba było stworzyć własne organa aparatu państwowego, który stać się miał niezawodnym orężem walki z wszelkimi próbami przywrócenia panowania obszarników i kapitalistów i dźwignią podstawowych przemian politycznych i gospodarczych, zapewniających rozwój naszego kraju i zwycięstwo socjalizmu.

Nowa władza, władza robotników i chłopów, musiała od nowa organizować aparat administracyjny, milicję, organa bezpieczeństwa publicznego, musiała uruchomić doszczętnie zniszczony transport kolejowy,



telefon, telegraf, pocztę i szkoły, organizować zaopatrzenie wojska, które u boku Armii Radzieckiej niszczyło hitlerowskich okupantów oraz zaopatrzenie ludności miast i wsi w artykuły pierwszej potrzeby.

Szybko i sprawnie przeprowadzona reforma rolna, mimo zaciekłego oporu reakcji i wroga klasowego, którego tak hojnie wynagradzał imperializm anglo - amerykański, zaspokoiła wiekowe potrzeby chłopa polskiego, prawowitego gospodarza ziemi polskiej, który w pocie czoła od wieków pracował na obszarnika, dziedzica lub innego wyzyskiwacza. Zgodnie z decyzją nowej władzy, chłopi otrzymali ziemię, robotnik polski dzięki nacjonalizacji przemysłu i kluczowych gałęzi naszej gospodarki, stał się gospodarzem swego kraju, gospodarzem fabryk, hut, kopalń i zakładów przemysłowych.

Przebyta w ciągu 10 lat droga Polski Ludowej jest to droga olbrzymiego, historycznego kroku naprzód. W okresie tym nasza Ojczyzna z półkolonii zagranicznych kapitalistów, z kraju o słabym przemyśle i zacofanym rolnictwie, stała się krajem przemysłowo - rolniczym, potężnym, silnym i rozwijającym się w tempie nieosiągalnym dla żadnego kraju kapitalistycznego. „Polska przestała być krajem biednym, bezbronnym i niezaradnym". (B. Bierut).

Naród nasz pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej od 1944 roku, a więc w ciągu 10 lat władzy ludowej, odbudował kraj ze zniszczeń wojennych i teraz zwycięsko buduje socjalizm. Powstają giganty przemysłowe, elektrociepłownie i elektrownie, buduje się w całym kraju kombinaty, huty, kopalnie, fabryki, zakłady przemysłowe itp. Polska

Wilki morskie za kierownicą



Znanym specjalistą samochodowym pododdziału jest st. mar. Czerniakiewicz Zenon

Czerwcowe słońce chyliło się ku zachodowi, kiedy st. marynarz Trela Kazimierz, przodujący kierowca N-tego oddziału Marynarki Wojennej, skierował swoją „Skodę" do miejsca postoju. Silnik pracował równo i dźwięcznie. Samochód z łatwością pokonał wzniesienie szosy i za chwilę Trela, który jeszcze rok temu, jako mechanik objazdowy POM-u na polach Szczecina i Ziembic nadzorował pracę 12 traktorów, mógł zaczerpnąć pełną piersią chłodnego powietrza, które od strony morza wdarło się przez otwarte okno do samochodu.

— Piękny jest morski brzeg naszej Ludowej Ojczyzny — pomyślał Trela. — Czy mojemu dziadkowi lub ojcu, którzy od lat uprawiają żyzną ziemię śląską mogło przyjść kiedykolwiek na myśl, że ja, ich potomek, w wolnej już od kapitalistów i obszarników Ojczyźnie, pełnić będę służbę nad brzegiem polskiego morza?



St. mar. Rybak Marian, którego widzicie za kierownicą „Skody" to przodujący kierowca pododdziału

A tymczasem „Skoda", nie znająca ludzkich wzruszeń, mknie naprzód do miejsca postoju. Jeszcze skręt w prawo, jeszcze 150 m jazdy i wóz zatrzymuje się przed Punktem Kontroli Technicznej dla sprawdzenia dokumentów.

— W porządku — stwierdza wartownik — możecie wjechać.

Za chwilę podnosi się barierka i Trela wprowadza wóz na przeznaczone dla niego miejsce.

W chwili gdy kieruje swe kroki do izby żołnierskiej, z okien świetlicy oddziału płynie ku niemu znajoma melodia marynarskiej piosenki:

„Gdy nasz wojenny okręt
pruje morskie fale,
a z oczu znika nam
Ojczyzny drogi brzeg,
my, marynarska brać,
pełnimy wachtę stale,
bo z morzem jest złączony
naszego życia bieg".

A w świetlicy, która jest ogniskiem życia kulturalnego oddziału, jest tego dnia szczególnie gwarno i wesoło. Właśnie kierowcy Szalaty Aleksander i Łanda Marian pod kierownictwem st. mar. Daciuka wykańczają nową gazetkę ścienną pt. „Głos marynarza".

Gazetka wszystkim się podoba. Jest ładnie wykonana i zawiera interesujące artykuły. Szczególnie zainteresowanie wzbudza zobowiązanie mata Godurkiewicza i st. marynarza Czerniakiewicza. „My, marynarze - mechanicy — czytamy w nim — zobowiązujemy się tak wyregulować wszystkie silniki samochodów naszego oddziału, aby każdy kierowca mógł na swoim wozie zaoszczędzić jak największą ilość paliwa".

Treść tego zobowiązania podawana jest z ust do ust; kierowcy omawiają formy współpracy z matem Godurkiewiczem i st. mar. Czerniakiewiczem, podejmują konkretne zobowiązania w tej sprawie. W wykonaniu takiego zobowiązania zainteresowany jest przecież każdy kierowca oddziału.

W tym czasie w drugim końcu świetlicy, pod tablicą z imiennym wykazem kierowców przodujących w oszczędzaniu paliwa, prowadzi ożywioną rozmowę na temat konieczności oszczędzania mps pięciu przodujących kierowców oddziału. Są to mat Mazur Stanisław, mat Rostecki Bronisław, st. mar. Sadowski Mieczysław, mechanik samochodowy st. mar. Czerniakiewicz Zenon i znany nam już kierowca „Skody" st. mar. Trela Kazimierz.

Przyjrzyjmy się im po kolei.

Pierwszego z nich mata Mazura Stanisława, syna małorolnego chłopa z kieleckiego, początkowo nauczono władać kierownicą na kursie zorganizowanym przez POM w Kęszynie, gdzie pracował przed powołaniem do wojska. Mistrzowskie jednak opanowanie swojej specjalności zdobył dopiero w czasie służby w Marynarce Wojennej. Tu bowiem przeszedł jeszcze raz gruntowne przeszkolenie, tu wyspecjalizował się w prowadzeniu i eksploatowaniu samochodów ciężarowych i osobowych różnych marek. Obecnie, jako przodujący kierowca oddziału, przejmuje z rąk bosmana Marciniaka nowy autobus polskiej produkcji „Star 50", który z pewnością poprowadzi z podobnym mistrzostwem jak poprzednie wozy.

Podobnie do Mazura rozpoczął swój zawód drugi z kierowców — mat Rostecki Bronisław. Po ukończeniu jednomiesięcznego kursu traktorzystów, pracuje na „Ursusie" w zespole PGR Korsze i już wtedy należy do przodujących traktorzystów. Powołany niebawem do wojska otrzymuje w nim właściwą specjalizację. Zapoznaje się od podstaw z eksploatacją samochodów różnych marek, nabywa umiejętność prawidłowego, mistrzowskiego ich prowadzenia. Jako zdyscyplinowany i wzorowy żołnierz-kierowca zajmuje wkrótce przodujące miejsce w pododdziale, a samochód jego zawsze czysty, sprawny i gotowy wykonać każde zadanie, stanowi wzór dla innych kierowców.

W biedniackiej, chłopskiej rodzinie urodził się także st. mar. Czerniakiewicz Zenon, przodujący mechanik pododdziału i współautor wyżej wymienionego zobowiązania zamieszczonego w gazetce ściennej. Po ukończeniu trzymiesięcznego kursu kierowców w Państwowym Ośrodku Szkoleniowym TOR w Gorzowie Wielkopolskim, pracował jako traktorzysta najpierw w PGR Pławinek, później w PGR Brodow woj. Wrocławskie. Tu już, oprócz nauki prowadzenia samochodu bardzo interesowały go tajniki mechanizmu samochodu. Tej specjalności poświęcił się więc zupełnie z chwilą powołania go do służby wojskowej. Ludowe Wojsko Polskie, w którego szeregach każdy żołnierz ma możność specjalizować się w kierunku swego zamiłowania, umożliwiło mu to w całej pełni. Dziś st. mar. Czerniakiewicz jest dzięki temu wzorowym mechanikiem swojego oddziału i z poczuciem pełnej odpowiedzialności, wykonuje polecone mu przez dowództwo zadania.

Ostatni wreszcie z marynarzy, którego jeszcze nie znamy, to st. mar. Sadowski Mieczysław, mistrz oszczędzania mps i szczęśliwy posiadacz odznaki „Wzorowy Kierowca". Ten to kierowca, dzięki nadzwyczajnej dbałości o swój wóz i umiejętnemu jego prowadzeniu, potrafił w jednym tylko miesiącu maju zaoszczędzić państwu 80 l paliwa. Praca kierowcy bardzo mu się podoba, toteż wóz jego lśni zawsze jak lustro. Kiedy w marcu i kwietniu dowództwo powierzyło mu wykonanie dwu odpowiedzialnych zadań, Sadowski wykonał je „na piątkę", za co otrzymał od dowódcy Marynarki Wojennej 15 dni urlopu.



Zaszczytną jest służba w Marynarce Wojennej. Dlatego mat: Lenartowicz, Konopiński, Rostecki i Mazur, przodujący kierowcy oddziału, złożyli raport o pozostawienie ich w służbie nadterminowej.

A teraz, skoro ich już znamy, posłuchajcy co jest tematem ich dzisiejszej rozmowy?

Jak się okazuje, rozmowa toczy się na temat przodowników oszczędzania mps w pierwszym kwartale br. Są nimi, jak wynika z „Tablicy Przodowników", st. mar. Went Roman — 175,1 l oszczędności; mar. Płonka Jan — 205,2 l oszczędności i mar. Roman Stefan, który zaoszczędził najwięcej, bo 209,9 l paliwa.

Ponieważ wszyscy trzej już na początku drugiego kwartału zostali zdystansowani przez mar. Pazierskiego Czesława, który w jednym tylko miesiącu maju zaoszczędził ponad 129 l i mar. Ścieruchę Leona, który w tym samym czasie poszczycić się może 139 l zaoszczędzonego paliwa, znana nam już piątka przodujących kierowców oddziału, postanowiła w związku ze świętem Marynarki Wojennej rzucić apel:

„Zlikwidujemy okresowość w oszczędzaniu. Oszczędzajmy mps stale i we wszystkich warunkach. Przy ścisłej współpracy ze specjalistami oddziału: matem Godurkiewiczem, st. mar. Czerniakiewiczem i Lipą, dążmy stale do uzyskania jak największych oszczędności".

Apel ten umieścili niezwłocznie w gazetce ściennej, która w chwilę później zawisła na głównej ścianie świetlicy.

Był już późny wieczór, kiedy kierowcy oddziału, po wypełnieniu zadań dnia i miłej rozrywce w świetlicy, rozchodzili się na kwatery. Bezchmurne niebo nad portem roziskrzyło się milionem gwiazd. Od morza wiał chłodny, orzeźwiający wiatr.

Ciężko załadowany parowiec zdążał z Gdyni gdzieś do portu w Europie na Morzu Śródziemnym, a może do dalekiej Azji. Mija się właśnie z wchodzącym do portu potężnym transportowcem. W miejscu, gdzie jeszcze przed godziną ujrzeć można było stalowo-szarą sylwetkę okrętu wojennego, widać teraz przesuwające się po morzu światło potężnego reflektora. Tam pełni służbę jeden z okrętów ludowej Marynarki Wojennej, który strzeże polskiego morza, strzeże pokojowej pracy naszego narodu.

por. Dubisz Wiktor

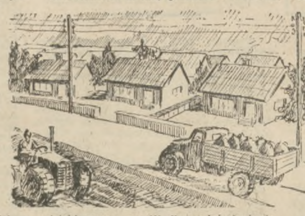
NOWEGO ŻYCIA

Ludowa posiada teraz takie gałęzie przemysłu, jakich nie było w przedwrześniowej Polsce kapitalistycznej.

Nasza bohaterska klasa robotnicza buduje masowo parowozy najnowszych typów, samochody i ciągniki, statki pełnomorskie i śródlądowe, różne maszyny i obrabiarki. Buduje w masowych ilościach maszyny rolnicze do samobieżnych kombajnów zbożowych włącznie.

Osiągnięcia nasze w dziedzinie uprzemysłowienia kraju zawdzięczamy ofiarności klasy robotniczej, która jako przodujący oddział naszego bohaterskiego narodu wie że buduje dla siebie, dla swego narodu. Wszystkie osiągnięcia w tej dziedzinie zawdzięczamy również mądrej polityce i kierownictwu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rządu. Szybkie uprzemysłowienie kraju stało się możliwe, dzięki bezinteresownej i wszechstronnej pomocy naszego największego przyjaciela — Związku Radzieckiego. Równocześnie z fabrykami i zakładami przemysłowymi władza ludowa buduje domy mieszkalne, szkoły, żłobki, świetlice, domy kultury, umożliwia wszystkim kształcenie się i podnoszenie swoich kwalifikacji. Dla ludzi pracy zorganizowano wczasy robotnicze i lecznictwo postawione na takim poziomie jakiego naród nasz nigdy przedtem nie miał.

Wraz z wielkim przeobrażeniem w przemyśle, Polska Ludowa posiada również poważne osiągnięcia na odcinku rolnictwa. Władza ludowa w okresie swego dziesięcioletniego istnienia dokonała poważnych prac w rozwoju gospodarki rolnej. Przeprowadziła reformę rolną, wywłaszczyła obszarnictwo, ziemię przekazała chłopom, dzięki czemu umożliwiła podniesienie stopy życiowej polskiego chłopa, który tak bezlitośnie był eksploatowany w Polsce przedwrześniowej. Władza ludowa w ciągu tak krótkiego okresu wiele zrobiła w dziedzinie mechanizacji rolnictwa. Na polach pracują obecnie traktory i inne maszyny rolnicze, a ilość ich szybko wzrasta. Elektryfikacja i radiofonizacja wsi szybko postępuje naprzód.



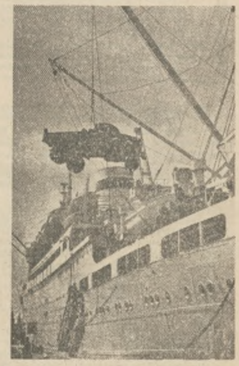
W wyniku masowego użycia w rolnictwie nowoczesnych maszyn i nawozów sztucznych oraz zastosowania najnowszej nauki rolniczej zwiększa się wydajność plonów. Wieś polska przechodzi na nowe tory gospodarki rolnej, na tory spółdzielczości produkcyjnej. Władza ludowa posyła do pracy w rolnictwie coraz większą ilość agronomów, zootechników, weterynarzy, melioratorów i innych specjalistów.

Młodzież wiejska, która za czasów rządów obszarniczo - kapitalistycznych była skazana na głód i ciemnotę, dziś, dzięki władzy ludowej, ma możność kształcenia się i zdobywania wiedzy. Młodzież ta kształci się na inżynierów i lekarzy, nauczycieli i mechaników rolnictwa.

Dzięki troskliwej opiece partii i rządu szybko podnosi się na wyższy poziom stopa życiowa pracującego chłopstwa. Szybko rozwija się również kultura na wsi polskiej: kino, biblioteka, dom kultury, odczyty i referaty stały się nieodłączną częścią życia na wsi.

10 lat istnienia władzy ludowej to droga, po której przeszedł nasz naród pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, droga nowego, wolnego życia, w którym o swoim losie decyduje sam robotnik i chłop. 10-lecie władzy ludowej to święto całego narodu, to okres, w którym odbyła się zasadnicza zmiana w strukturze społecznej, ekonomicznej i kulturalnej naszego kraju. Naród polski przekształca się w naród socjalistyczny i pod przewodnictwem swojej ukochanej Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej buduje dla siebie jeszcze lepszą i szczęśliwszą przyszłość, buduje — Socjalizm.

ppłk. B. Barycki



Samochód marynarza przebywa drogę w bardzo różnorodnych warunkach. Bywa i tak, jak to widzicie na zdjęciu

Trybuna przodowników

Bardzo lubianą i powszechnie cenioną trójką specjalistów samochodowych N-tego oddziału Marynarki Wojennej są st. mar. Lipa Stanisław, mat Godurkiewicz Zenon. „Głową" brygady jest oczywiście wzorowo pełniący służbę mat Godurkiewicz. Specjalista ten wyuczony zawodu w WZMotach mimo młodego wieku posiada już poważne doświadczenie w swojej specjalności. Wiadomości te chętnie przekazuje swoim kolegom, otaczając szczególną opieką młodych kierowców i mechaników. Dzięki temu zarówno st. mar. Lipa i Czerniakiewicz, jak i inni kierowcy i specjaliści ich oddziału znacznie podwyższyli swoje kwalifikacje fachowe, wykonując z powodzeniem prace, których do niedawna nie odważyliby się sami wykonać.

Jeżeli zaś chodzi o mata Godurkiewicza to jest on poza tym bardzo dobrym strzelcem i nie było jeszcze strzelania, którego by nie wykonał. Z zamiłowaniem też uprawia sport pływacki. Najwięcej lubi pływać stylem dowolnym i w tej konkurencji na mistrzostwach Marynarki Wojennej w roku 1953 zajął w pływaniu na odległość 400 m trzecie miejsce, otrzymując za to od Dowódcy Marynarki Wojennej 8 dni urlopu.

Obecnie każdą wolną chwilę wykorzystuje on na przygotowanie się do tegorocznych mistrzostw, w których chciałby poprawić albo co najmniej ponowić swój zeszłoroczny sukces.



Na zdjęciu: (od lewej) st. mar. Lipa Stanisław, mat Godurkiewicz Bogusław i st. mar. Czerniakiewicz Zenon na chwilę przed wyjściem do miasta. A trzeba stwierdzić, że zasłużyli na to w zupełności.

ŻOŁNIERZE-kierowcy

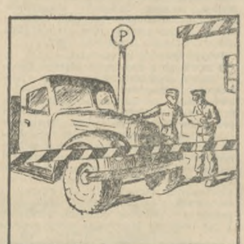
DYSCYPLINA w parku polowym

Utrzymanie samochodów na obozach letnich w stanie wysokiej sprawności technicznej jest uwarunkowane przestrzeganiem należytej dyscypliny pracy w polowym parku samochodowym. Szczególnie w polowych parkach samochodowych wymagana jest wzorowa organizacja, porządek i dyscyplina, gdyż park polowy, mimo swych niekiedy prymitywnych urządzeń, musi całkowicie zabezpieczać wszystkie prace związane z racjonalną eksploatacją samochodów w okresie jej zwiększonego nasilenia.

Aby sprostać temu zadaniu codzienną obsługę, profilaktyczne zabiegi i naprawę należy przeprowadzać systematycznie w określonych terminach w myśl obowiązujących instrukcji i zarządzeń. Jednak praca ta będzie stała na wysokim poziomie tylko wtedy, jeżeli każdy kierowca i mechanik samochodowy podejdzie do niej z pełnym zrozumieniem i w poczuciu świadomej dyscypliny. Toteż utrzymanie należytego porządku i dyscypliny w parku nie spoczywa jedynie w rękach naszych przełożonych, lecz w dużej mierze zależy od osób pełniących służbę parkową oraz od kierowców i mechaników samochodowych. Należy podkreślić, że dużą rolę odgrywają na tym odcinku członkowie partii i ZMP-owcy, którzy własnym przykładem wzorowej pracy i dyscypliny mobilizują innych. Z tego wynika, że należyte utrzymanie porządku i dyscypliny w parku zależy przede wszystkim od ogółu żołnierzy, którzy pracują i przebywają w nim. Niezależnie od tego porządek i dyscyplinę regulują wywieszone w parku i na Punkcie Kontroli Technicznej odpowiednie instrukcje oraz zachęcają do niej umieszczone na terenie parku cytaty i hasła o treści politycznej i technicznej.

Nadzór nad codziennym porządkiem i dyscypliną w parku sprawuje służba parkowa. Toteż każdy kierowca i mechanik samochodowy przebywający w parku, obowiązany jest do ścisłego przestrzegania i wykonywania zarządzeń wydawanych przez tę służbę. Służbę parkową wyznacza się raz na dobę. Składa się ona z oficera dyżurnego parku i podoficera dyżurnego punktu Kontroli Technicznej oraz służbowych parku. W parkach samochodowych o mniejszej ilości pojazdów, w miejsce oficera dyżurnego parku wyznacza się podoficera dyżurnego parku.

Do ochrony parku, wyznacza się służbę wartowniczą z odpowiednią ilością posterunków stałych i ruchomych.



Żelaznym prawem każdego KPT jest udzielenie zezwolenia na wyjazd z parku tylko w pełni technicznie sprawnym pojazdom

Podoficerowie i szeregowi służby samochodowej, pełniąc dyżur w parku, pełnią zaszczytną i odpowiedzialną służbę. Odpowiadają oni za sprzęt samochodowy, który został powierzony ich pieczy, za porządek i dyscyplinę w parku. Do najważniejszych ich obowiązków należy:

- zezwolenie na wyjazd z parku tylko tym samochodom, które zgodnie z planem eksploatacji, mają w danym dniu przewidziany wyjazd lub wyjeżdżają na rozkaz dowódcy oddziału.
- sprawdzanie czy samochody wyjeżdżające w drogę są technicznie sprawne, czy kierowcy posiadają wszystkie dokumenty oraz czy przeprowadzili przegląd samochodów przed wyjazdem;
- przestrzeganie, by na terenie parku nie urządzano próbnych jazd samochodami po naprawie;
- pilnowanie, by na terenie parku nie przebywały osoby nieposiadające zezwolenia, jak również kierowcy, którzy w danej chwili nie wyjeżdżają z parku lub nie pracują przy swych samochodach;
- kontrolowanie stanu technicznego samochodów powracających z drogi, jak również dopilnowanie, aby kierowcy powracający z drogi przeprowadzili wymaganą obsługę techniczną jak: tankowanie, mycie, przegląd, smarowanie itp.;
- przestrzeganie, aby w miejscu parkowania stały tylko samochody sprawne, czyste i całkowicie zatankowane, każdy na swym stałym, wyznaczonym miejscu i według grup (bojowe, liniowe, specjalne i gospodarcze);
- kierowanie samochodów technicznie niesprawnych do Parkowej Stacji Obsługi;



Mycie i smarowanie pojazdów odbywać się może tylko na specjalnych pomostach

- utrzymanie na terenie parku przez dyżurną drużynę porządkową wzorowego porządku wewnętrznego, a w miejscu postoju samochodów przez kierowców, których samochody tam garażują;
- dopilnowanie, by kierowcy podczas pracy przy samochodach na terenie parku lub w miejscach zabronionych nie rozpalali ognia i nie palili papierosów oraz żeby sprzęt przeciwpożarowy był kompletny i sprawny.
- przekazanie służby w parku nowemu składowi we wzorowym porządku.

Ppłk. E. Pawłowski

Kierowco pamiętaj!

Do twoich obowiązków należy:

a) utrzymanie powierzonego ci pojazdu mechanicznego we wzorowej czystości i pełnej sprawności technicznej,
b) przeprowadzanie obsługi technicznej przed wyjazdem z parku, w drodze i po powrocie oraz przeglądu technicznego Nr 1, a pod fachowym kierownictwem przeglądów technicznych Nr 2, 3 i 4,
c) stosowanie się podczas jazdy do przepisów ruchu kołowego, w szczególności nieprzekraczania dozwolonej szybkości jazdy oraz nieprzeciążania pojazdu ponad normę,
d) dokładna znajomość konstrukcji swego pojazdu, zasad jego obsługi technicznej i prowadzenia, norm zużycia materiałów pędnych i smarów, norm przbiegu opon i przebiegów międzynaprawczych,
e) pilnowanie powierzonego pojazdu i w żadnym wypadku nieoddalania się od niego i niepozostawiania bez należytej opieki,
f) stosowanie się do regulaminu wewnętrznego parku,
g) niedopuszczenie do uszkodzeń i wypadków oraz zwiększanie przebiegu międzynaprawczego,
h) oszczędzanie materiałów pędnych i smarów,
i) udzielenie w drodze pomocy innym kierowcom,
j) meldowanie dowódcy drużyny o wszelkich zauważonych niesprawnościach i uszkodzeniach pojazdu, po powrocie do parku.

Przyjemnie jest umyć się pod ciepłym prysznicem po całodziennej mozolnej pracy przy naprawie samochodów. Ale czy jest to w warunkach polowych możliwe? Więc wyobraźcie sobie, Koledzy, że tak. Taką polową łaźnię zainstalowali u siebie, wykorzystując właściwości terenu, mechanicy samochodowi PSO na jednym z obozów letnich.

Nieużyteczną dwustulitrową beczkę po benzynie ustawili płaskim dnem na czterech słupkach; przez środek beczki przeprowadzili rurę — komin, a pod jej dnem zrobili palenisko. Po napełnieniu beczki wodą, rozpala się ogień. Gdy woda jest już nagrzana do odpowiedniej temperatury, odkręca się kran i woda ścieka rurką umocowaną w dnie beczki. W rurce tej można wywiercić otwory, by kilku ludzi mogło się myć jednocześnie.

Dla wygody myjących się ułożyli podwyższoną podłogę z desek. Pod nią przekopali mechanicy naszej PSO rowki odwadniające, którymi woda ścieka do wykopanego w pobliżu dołu.

Taki prysznic polowy widzimy na zamieszczonym rysunku.

* * *

Wymieniamy doświadczenia

Podczas ostatnich ćwiczeń w terenie w miejscach niezadrzewionych w czasie marszu kolumny, maskowaliśmy nasze samochody za pomocą ściany dymnej. Chodziło nam o uniemożliwienie „nieprzyjacielowi" naziemnej obserwacji, przewożonego przez naszą kolumnę ładunku.



Wiadomo ogólnie, że maskowanie zasłoną dymną oprócz wielu zalet, ma jednak tę ujemną cechę, że wpływa na zmniejszenie szybkości z powodu dymu, który tworzy dość gęstą zasłonę i ogranicza widoczność między samochodami.

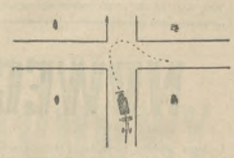
Kpr. Perek z naszego pododdziału dokonał zmiany maskowania zasłoną dymną. W dniu, w którym odbywały się zajęcia, pogoda była bezwietrzna. Kpr. Perek postanowił ścianę dymną przesunąć, tzn. zapalił świece dymne w odległości około 80 metrów z boku, od strony spodziewanej obserwacji. Teraz kolumna była maskowana bardzo dobrze przed obserwacją naziemną, a widoczność w kolumnie znacznie się polepszyła. Poza tym „nieprzyjaciel" zmylony położeniem ściany dymnej, zaczął „ostrzeliwać" kolumnę zupełnie w innym miejscu.

Obserwacja naziemna przy zastosowaniu powyższego sposobu jest zupełnie niemożliwa. Sposób ten można także stosować i przy wietrze zmiennym. Należy jednak pamiętać, że maskując kolumnę zasłoną dymną przed lotnictwem npla, trzeba świece wyrzucać już w odległości 15 do 20 metrów z boku do przejeżdżającej kolumny z uwzględnieniem kierunku wiatru.

Z doświadczeń na obozie letnim

JAK HOLOWAĆ DZIAŁO PO DRODZE LEŚNEJ

Holowanie działa ciągnikiem kołowym lub też gąsienicowym po drodze leśnej wymaga większej ostrożności, uwagi i umiejętności aniżeli po drodze o twardej, równej nawierzchni.



Właściwe pokonywanie zakrętu na drodze leśnej przez ciągnik kołowy

Nawierzchnie dróg leśnych, po których będziemy jeździć są różne, zależnie od gruntu (piaszczyste, wyboiste itp.) wszystkie mają jednak wadę, są wąskie. I to jest właśnie ową „niewygodną" różnicą między drogą leśną, a drogą o twardej i równej nawierzchni.

Pokonywanie zakrętu z działem, zwłaszcza ciągnikiem gąsienicowym jest na drodze leśnej dla kierowcy holującego działo po raz pierwszy — trudne. Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę, że pokonywanie zakrętu z działem utrudniają rowy biegnące wzdłuż drogi i gęste ściany lasu utrudniające widoczność, łatwiej zrozumiemy konieczność ostrożniejszej jazdy na zakrętach.

Należy więc zapamiętać, że przed dojechaniem do zakrętu lub skrzyżowania dróg leśnych, jak również wszędzie tam, gdzie ruch pieszy i kołowy jest wzmożony, należy zwolnić szybkość jazdy do 10 km/godz.

Pokonując zakręt ciągnikiem kołowym, powinniśmy więc zatoczyć możliwie największy łuk, by działo nie wjechało do rowu lub nie zawadziło o drzewa. Jeżeli droga będzie do tego stopnia wąska, że nie pozwoli na skręcanie wraz z przodkiem i działem, należy działo odpiąć od ciągnika, a obsługa wprowadza je wtedy wraz z przodkiem na drogę, w którą mieliśmy skręcać.

LETNICH na ćwiczeniach

Pokonywanie przeszkód wodnych

Podczas ćwiczeń na obozach letnich często musimy pokonywać przeszkody wodne. Dlatego też na czasie jest powiedzieć parę słów, jak mają być zorganizowane i przeprowadzane przeprawy przez te przeszkody.

Przeszkody wodne (rzeki, jeziora) pokonujemy za pomocą środków przeprawowych naturalnych lub sztucznych. Do przepraw sztucznych zaliczamy: mostowe, promowe i desantowe. Mosty jako środki przeprawowe dzielą się na mosty o podporach stałych i mosty o podporach pływających. Przeprawy naturalne nie wymagają żadnych etatowych środków przeprawowych, a ograniczają się jedynie do przejazdu samochodem w bród. Bardzo rzadko wymagają nawet wykonania niektórych prac, np. utwardnienia przeciwległego brzegu za pomocą podręcznego materiału.

Brody na rzece możemy odnaleźć przez zasięgnięcie wiadomości na miejscu, na podstawie zdjęć lotniczych lub odczytując zapisy hydrograficzne na mapach o dużej podziałce. Ponadto miejsce dogodne do przeprawy przez rzekę w bród charakteryzują:

a) łagodny spadek jej brzegów,
b) istnienie dróg i ścieżek prowadzących do rzeki,
c) lekkie pofałdowanie powierzchni wody,
d) spokojny prąd i nieznaczne pienienie się wody.



Wytyczając przejazd przez bród należy trasę skierować nieco z prądem wody, co ułatwi kierowcom prowadzenie samochodów.

Pokonywanie brodu przez poszczególne pojazdy mechaniczne możliwe jest przy następujących głębokościach wody:

dla samochodu GAZ-51 i GAZ-63	0.70 m
dla samochodu ZIS-150	0 75 m
dla traktora gąsienicowego	0.80 m
i dla motocykla M-72	0,30 m

Prąd wody nie powinien być tak silny, aby wyrywał spod kół poruszoną ziemię lub piasek lub zalewał silniki.

Na ćwiczeniach najczęściej będziemy pokonywać rzeki w bród, więc omówimy to zagadnienie szerzej ze strony praktycznej. Przed rozpoczęciem przeprawy odnajdujemy bród i sporządzamy jego szkic, uwzględniając w nim: długość i szerokość brodu, głębokość, szybkość prądu wody, dogodność zjazdów i wyjazdów, możność ukrycia się przed obserwacją npla z powietrza i dogodność miejsca zgrupowania samochodów na drugim brzegu.

Oprócz brodu głównego wyznaczamy również brody zapasowe. Następnie w razie potrzeby naprawiamy drogi w rejonie przeprawy oraz w rejonie wyczekiwania, przygotowujemy zjazdy i wyjazdy z brodu, pamiętając, że spadek może wahać się w granicach od 7% do 10%. Z brodu usuwamy przeszkody, które mogłyby utrudnić przejazd samochodów jak: duże kamienie, korzenie itp. oraz wyrównujemy, jeśli jest to konieczne, dno rzeki faszynami obciążonymi kamieniami.

W razie napotkania trudności w usunięciu z wody przeszkody, odgradzamy ją kołkami, a w nocy oznaczamy przyciemnionym znakiem świetlnym. Jeśli dno rzeki jest grząskie, umacniamy go przez układanie chrustu obciążonego kamieniami, ciężkimi faszynami lub podkładami z żerdzi.

Przy wyjazdach z brodu może powstać zabagnienie brzegu, ponieważ wyjeżdżające z wody samochody dużo jej zabierają ze sobą.

Granicę brodu oznaczamy palikami lub wiechami, które na noc malujemy na biało wapnem. Można również znakować przyciemnionym światłem latarń.

Podczas przeprawy wystawiamy posterunki regulacji ruchu w następujących miejscach: w rejonie wyczekiwania, na drodze do przeprawy i po obu stronach przeprawy, jak również w miejscu zbiórki na przeciwległym brzegu. Przed przeprawą należy starannie sprawdzić i uszczelnić instalację elektryczną i układ zasilania. Ponadto przed wjazdem do wody trzeba zdjąć pasek wietrznika.

Do brodu zjeżdżamy wolno, dając silnikowi nieco przyspieszone obroty, by nie zatrzymał się przy zanurzaniu się w wodę rury wydechowej.

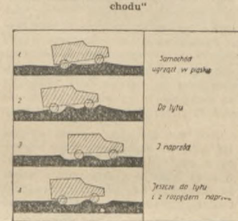
W razie zalania silnika wodą, specjalista samochodowy musi go szczegółowo przeglądnąć.

Szer. Z. Rejewski



Gdy zajdzie potrzeba holowania samochodu przez bród pamiętajmy, aby lina była dostatecznie długa i umożliwiła przeciągnięcie pojazdu przez rzekę przez samochód, który sam znajdować się będzie już na brzegu.

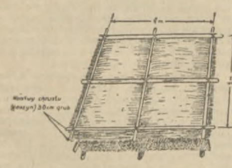
Rysunek do artykułu „Prowadzenie samochodu"



Na wszystko jest rada

BUDUJEMY TRATEWKĘ Z FASZYNY DLA PRZEPRAWY MOTOCYKLA

Motocyklista — zwiadowca lub motocyklista — łącznik bardzo często spotyka się z koniecznością pokonania przeszkody wodnej. Charakter służby i zadanie, jakie mają do wykonania wymienieni wyżej żołnierze — motocykliści, wymaga szybkiego przedostania się na przeciwległy brzeg. Należy tu więc, zastosować taki środek przeprawy, który można byłoby wykonać przy minimalnej stracie czasu i małym nakładzie pracy. — Takim właśnie środkiem dla motocykla i załogi jest tratewka z faszyny, którą w przeciągu pół godziny wykonać może 1 — 3 osoby.



Tratewka wykonana sposobem gospodarczym

Tratewkę z faszyny, z chrustu, wiąże się za pomocą ram z żerdzi, między którymi zaciska faszyny. Tratewkę wykonuje się w następującej kolejności: związaną dolną ramę ustawia się na podkładach na brzegu, na nią układa się faszyny. Na faszyny przychodzi druga rama, którą przymocowuje się do dolnej. Na drugą ramę układa się prostopadle do rzędu dolnego następny rząd faszyn, na który układa się z kolei trzecią wierzchnią ramę, po czym całą tratewkę starannie związuje się. Tratewka taka, służy do przeprawy motocykla z przyczepą i uzbrojeniem oraz trzyosobowej załogi.

Ładowanie motocykla na tratewkę odbywa się w następujący sposób: po wyszukaniu dogodnego zjazdu do przeszkody wodnej, podprowadzamy tratewkę na mieliznę przy brzegu, a następnie wprowadzamy na nią motocykl i umocowujemy go drutem lub linką. Teraz, tratewkę z zamocowanym na niej motocyklem załoga spycha na głębsze miejsce i ładuje się sama w ten sposób, by zrównoważyć ciężar tratewki. Do przeprawiania się przez przeszkodę wodną używamy długich żerdzi lub łopatek saperskich.

Wymieniamy doświadczenia

PROWADZENIE SAMOCHODU W TERENIE PIASZCZYSTYM

Technika prowadzenia samochodu w terenie piaszczystym — mówi kpr. Kozak — zależna jest od grubości warstwy piasku, jego wilgotności oraz od długości piaszczystego odcinka.

Przejazd przez teren piaszczysty jest tym trudniejszy, im grubsza jest warstwa piasku, ponieważ zależnie od jej grubości wzrasta opór, stawiany kołom samochodu. Szczególnie trudne jest wykonywanie skrętów, gdyż ukośnie postawione przednie koła wobec zbyt małej przyczepności prowadzą do bocznych poślizgów. Poślizgowi w piasku łatwo ulegają również tylne koła, szczególnie wówczas, gdy moment napędzający przewyższa przyczepność kół.

Nieduże odcinki piasku pokonywałem z rozpędu, nie zmieniając biegu na niższy. Przed zbliżaniem się samochodem terenowym do dłuższego piaszczystego odcinka, należy włączyć przedni most i przejeżdżać przez piasek na drugim biegu przy nieznacznym otwarciu przepustnicy mieszanki.

Skręcać należy bardzo ostrożnie, wykonując łuk znacznie większy od normalnego. Ostry skręt na skutek wzmożonego oporu piasku prowadzi do poślizgu przednich kół i może unieruchomić samochód.

W razie zatrzymania samochodu w piasku, w celu powtórnego ruszenia, należy szczególnie delikatnie operować pedałem przepustnicy, nie dając silnikowi szybkich obrotów, by nie spowodować ugrzęźnięcia tylnych kół. Po ruszeniu z miejsca należy natychmiast przejść na wyższy bieg, nie przeciążając jednak silnika. W chwili ruszania z miejsca w żadnym wypadku nie wolno wykonywać skrętów przednimi kołami, ponieważ powstający przy tym dodatkowy opór piasku na przednie koła doprowadzi do ugrzęźnięcia samochodu.

W razie poślizgu kół — mówi na zakończenie kpr. Kozak — nie należy ruszać do przodu, gdyż koła ugrzęzną jeszcze głębiej w piasku, trzeba natomiast włączyć tylny bieg i starać się wyprowadzić samochód za pomocą „rozbujania" tzn. kolejnego ruszania raz do tyłu, a drugi raz do przodu, jak pokazuje rysunek z lewej strony. Jeżeli i ten sposób nie da pożądanego wyniku, należy wówczas ciężki odcinek drogi wzmocnić podręcznym materiałem: darniną, gałęziami, chrustem suchą trawą itp.

Uwaga! amunicja

Przewozy samochodami niebezpiecznych ładunków, do których zalicza się materiały łatwopalne, żrące i wybuchowe, jak: benzynę, naftę, eter, spirytus, tlen i inne sprężone gazy, wymagają zachowania specjalnych środków ostrożności.

Pojazdy przeznaczone dla przewozu niebezpiecznych ładunków muszą być wyposażone w gaśnice, sprzęt saperski, suchy piasek i środki do mocowania ładunków.

Kierowca przewożący niebezpieczny ładunek powinien umieć obchodzić się z gaśnicą i znać sposoby gaszenia pożaru. Palenie tytoniu w samochodzie i w pobliżu pojazdu jest wzbronione.

Przewożąc niebezpieczny ładunek nie należy:

a) przejeżdżać obok miejsca pożaru,
b) podczas burzy chronić się z samochodem pod drzewa,
c) jechać z luźno umocowanymi w skrzyni ładunkowej beczkami lub butlami,
d) jechać z beczkami, z których wycieka płyn,
e) jechać z szybkością powodującą silne wstrząsy ładunku,
f) ostro skręcać,
g) gwałtownie hamować.

Podczas postojów w drodze kierowca powinien dokładnie kontrolować stan zamocowania ładunku i całość opakowania.

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

W oddziale oficera K. po ostatnich zajęciach w terenie, po powrocie do oddziału starsi, doświadczeni koledzy podzielili się z nami swoimi doświadczeniami. Kpr. Luberadzki omawiając sposób wjeżdżania na strome wzniesienia powiedział: nie należy nigdy wjeżdżać „skosem", lecz na wprost, no i oczywiście włączyć odpowiedni bieg, nim dojedziemy do wzniesienia. Wjeżdżając „skosem" może doprowadzić do „przekoziołkowania" samochodu na bok, poza tym, jeśli grunt jest śliski lub piaszczysty, grozi nam jeszcze obsuwanie się tylnych kół i w ogóle całego samochodu. Natomiast przy pokonywaniu wzniesienia na wprost, samochód nie zsunie się nam, ani też nie może „przekoziołkować" do tyłu.



Omawiając z kolei zjazd ze zbocza kpr. Luberadzki powiedział: „zauważyłem u niektórych kolegów lęk przed zjeżdżaniem z góry. Dzieje się to może dlatego, że nie widzicie przed sobą drogi, ani najbliższego odcinka terenu, po którym macie jechać. Dlatego też należy pamiętać, że uprzednie zbadanie zjazdu w postaci kamieni, wyrw, dołów itp. pozbawi was przesadnej ostrożności i obawy przed wypadkiem, spowodowanej nieznajomością zjazdu. Ze zbocza zjeżdżamy na pierwszym lub drugim biegu, zależnie od stopnia pochyłości zjazdu, stosując hamowanie silnikiem.



Czołgiści przed zawodami taktyczno-ogniowymi

Wkrótce na obozach letnich rozpoczną się coroczne zawody taktyczno-ogniowe, które, podobnie jak w latach ubiegłych, będą aktualnym przeglądem poziomu wyszkolenia i umiejętności działania na polu walki wielu pododdziałów czołgów.

Z całą pewnością można stwierdzić, że osiągnięcie w tych zawodach jak najlepszych wyników, w dużej mierze zależy od przygotowania sprzętu, uzbrojenia i załóg. Dlatego też dla tych przygotowań winniśmy wykorzystać każdą chwilę, aby jeszcze lepiej poznać swój sprzęt bojowy i nauczyć się posługiwać nim na polu walki.

Należy pamiętać, że o ostatecznej klasyfikacji w zawodach decyduje najmniejsza ilość punktów karnych otrzymanych przez pododdział. W tych warunkach każda, nawet zdawałoby się najmniejsza drobnostka, ma niejednokrotnie wielkie znaczenie.

Mając to na uwadze, na podstawie spostrzeżeń z ubiegłego roku, postaram się wykazać, na jakie szczegóły powinni zwrócić uwagę przygotowujący się do zawodów.

Do najczęściej spotykanych niedociągnięć w ubiegłym roku, za które pododdziały w pierwszej kolejności otrzymały punkty karne, należy zaliczyć niedokładną regulację mechanizmów, szczególnie taśm hamulcowych, niecałkowite napełnienie lub nadmiar MPS itp.



Pokonywanie wału

Wiele punktów karnych otrzymywały niektóre pododdziały również za niedokładne oczyszczenie broni mimo efektowtownego wyglądu sprzętu. Poza tym mało uwagi poświęcono ukompletowaniu i prawidłowemu ułożeniu sprzętu.

Z tego już wynika, że w przygotowaniach do tegorocznych zawodów należy znacznie więcej poświęcić uwagi na przygotowanie sprzętu, pamiętając, że tylko idealnie sprawny sprzęt nie przysporzy punktów karnych i pozwoli osiągnąć jak najlepsze wyniki.

Szczególnie ważne dla najlepszego wykonania zadania w czasie zawodów jest doskonałe wyszkolenie mechaników - kierowców. Od ich umiejętnej jazdy w trudnym i różnorodnym pod względem ukształtowania terenie oraz od techniki pokonywania przeszkód zależy bardzo wiele.

Technika pokonywania przeszkód ma duże znaczenie w czasie zawodów. Dwukrotne na przykład pokonywanie skarpy przedłuża marsz, którego czas jest ograniczony; z drugiej strony, nieprawidłowe pokonanie jej za pierwszym razem również przysparza punkty karne. Z tego widzimy, że znaczenie ma tu szybkie i prawidłowe pokonywanie przeszkód tak, jak przewidują to obowiązujące instrukcje.

Ważne jest również, aby każdy mechanik-kierowca umiał pokonywać przeszkody z zamkniętym włazem, aby przy pokonywaniu skarpy tak prowadził swój wóz bojowy, ażeby ten nie uderzył przodem lub tyłem o jej dno. Nie bez znaczenia jest także umiejętność właściwego pokonywania ograniczonych przejść oraz brodu. W odniesieniu do ostatniego dotychczas najczęściej spotykanym błędem było, że niektóre czołgi pokonując go niepotrzebnie wykonywały skręty, nie umiejąc utrzymać prosto wytyczonej trasy.

Obok tego specjalnej wprawy wymaga jak najlepsze prowadzenie wozu bojowego w czasie strzelania. Wiemy, że skuteczność ognia w dużym stopniu zależy od kierowcy, od sposobu prowadzenia i zatrzymywania przez niego czołgu. Stąd też w przygotowaniach do zawodów na to zagadnienie winniśmy również zwrócić uwagę.

W ubiegłym roku w centralnych zawodach taktyczno-ogniowych czołowe miejsce zajęły pododdziały oficerów Pałaca Zygmunta, Żuczkowskiego Bolesława i Wicensa Ludwika. Kto w tym roku zdobędzie tytuł najlepszego pododdziału czołgów Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych trudno przewidzieć. Jedno jest pewne: najlepszym będzie ten pododdział, którego załogi oraz sprzęt będą najlepiej przygotowane do zawodów.

por. Weiss



Pokonywanie dołu jest nieco podobne do pokonywania wału, wpierw jednak pokonuje się pochyłość później zaś wzniesienie.

Zaradność techniczna

Jak duże znaczenie ma zaradność techniczna dla utrzymania wozu w ciągłej gotowości bojowej, niejeden z mechaników - kierowców miał możność przekonać się osobiście. Przekonał się o tym również kpr. Wiśniowiecki.

Czołg jego jest zawsze doskonale pielęgnowany i obsługiwany, a mimo to zdarzyło się dwukrotnie, że silnik po uruchomieniu szybko się zatrzymywał.

W jaki sposób kpr. Wiśniowiecki wykrył przyczyny tego, i jak usunął zauważoną niesprawność?

W pierwszym przypadku po otwarciu kranu kontrolnego ustalił, że układ paliwa jest zapowietrzony. Wskazywały na to pęcherzyki powietrza wydostające się z niego wraz z paliwem.

Dla usunięcia omawianego zjawiska kpr. Wiśniowiecki tak długo zostawił kran otwarty, aż trysnął z niego zwarty strumień paliwa. Po następnym uruchomieniu, silnik pracował już dobrze.

W drugim przypadku ustalono, że układ paliwa nie jest zapowietrzony, a filtr paliwa jest czysty. W tych okolicznościach przyczyną zgaśnięcia silnika mogło być zatkanie przewodu paliwa łączącego zbiornik z pompą.

Przewidywania okazały się słuszne. Po kolejnym odłączeniu końcówek przewodów, przemyciu ich i przedmuchaniu, silnik i tym razem pracował dobrze.

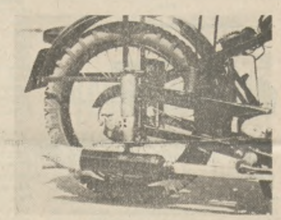
Z powyższego widzimy, jak potrzebna jest zaradność techniczna dla umiejętnego eksploatowania wozów bojowych. **J. W.**

Zagadki samochodowe

Jaki to motocykl?

Zgadnijcie, a odpowiedź na naszą kolejną zagadkę prześlijcie na adres Redakcji „Kierowca" do dnia 15 lipca br.

Rozwiązanie zagadki oraz nazwiska tych, którzy odgadną markę pokazanego na zdjęciu motocykla zamieścimy w numerze 15 „Kierowcy".



Dbaj o silnik twego pojazdu

W letnim okresie eksploatacji wozów bojowych szczególnie często spotykamy się ze zjawiskiem przegrzewania się silnika. Alarmuje nas o tym przyrząd kontrolny temperatury wody wskazując jej ciepłotę dochodzącą do 100° C. Jest to zjawisko niepożądane, gdyż wywołuje obawę o dalszą pracę silnika oraz zmusza do zmniejszenia szybkości wozu, aby na niższej przekładni zwiększając obroty silnika przyspieszyć krążenie wody i w ten sposób obniżyć jej temperaturę w układzie chłodzenia. Zabieg ten przysparza nam pewne trudności, szczególnie w okresie większych upałów, tymbardziej jeśli musimy przy tym utrzymać wymaganą szybkość marszu.

Dopuszczając jednak do przegrzewania się silnika możemy doprowadzić do jego awarii. Najczęstszymi następstwami przegrzewania silnika są: przeciekanie wody przez uszczelnienia między głowicą bloku a koszulką cylindrów; zwichrowanie głowicy bloku i związane z tym pęknięcia żeliwnej pokrywy; przebijanie gazów przez aluminiową uszczelkę pomiędzy głowicą bloku a koszulką cylindrów silnika oraz pojawienie się wody w układzie smarowania.

Z powodu przegrzania zaobserwowano również uszkodzenia górnych kompresyjnych pierścieni tłokowych, początkowe nadtapianie się tłoków aluminiowych na ich krawędziach, jak również znaczne nadtopienie z równoczesnym przepalaniem się tłoków lub zacieranie się ich. Przegrzanie silnika może być również przyczyną nadtopienia, a nawet wytopienia się panewek łożysk głównych z powodu dostawania się wody do układu smarowania.

Znając następstwa przegrzania silnika zastanówmy się obecnie nad ustaleniem pewnej granicy temperatury wody w układzie chłodzenia, którą możemy przyjąć jako nieszkodliwą dla dalszej eksploatacji wozu oraz granicy, przekroczenie której jest rzeczywiście groźne dla silnika.

Najdogodniejszą temperaturą wody w układzie chłodzenia po wyjściu jej z bloku silnika jest 80 — 85° C. Niemniej jednak może się ona zmieniać w dowolnych granicach od 50 do 100° C. Pamiętajmy przy tym, że przepisy pozwalają na pracę silnika przy temperaturze wody około 100° C na krótkotrwałą zaś pracę nawet i przy 105° C.

W czasie ćwiczeń zdarzają się wypadki, że mechanik - kierowca obserwując przyrządy kontrolne silnika, przy wskazywaniu przez nie temperatury wody i oleju w granicach 85 — 90° C zatrzymuje od razu wóz w celu ostudzenia silnika, który rzekomo przegrzał się lub też przegrzewa.

W takich wypadkach czołg lub działo pancerne musiałoby zaprzestać okresowo wykonywania zadania bojowego ze względu na przewidywane uszkodzenia silnika. Dlatego też, ważne jest wyjaśnienie pytania, czy długotrwała praca silnika przy dopuszczalnym, górnym zakresie temperatury wody i oleju do około 100° C może wywołać uszkodzenie pewnych części silnika?

Na pytanie to daje ciekawą odpowiedź pułkownik inżynier C. Marasanow w artykule opublikowanym w miesięczniku „Tankist" nr 4/54 Twierdzi on, że silnik typu W-2 jest w stanie przepracować cały okres międzynaprawczy nawet przy temperaturze wody wychodzącej z silnika do 100° C. W oparciu o doświadczenie twierdzi, że możliwość pracy silnika ograniczona jest nie wysoką temperaturą, lecz trudnością uzyskania wysokiego ciśnienia w układzie przy temperaturze wyższej niż 100° C. Stwierdza również bezsprzeczny fakt, że mechanizm korbowodowy pracuje normalnie przy dopuszczalnie wysokiej temperaturze, silnik nie traci mocy, wszystkie uszczelnienia gumowe pozostają w dobrym, nienaruszonym stanie i nie spostrzega się żadnych śladów przebijania gazów przez aluminiową uszczelkę pod głowicą bloku cylindrów silnika.

W zakończeniu swych wywodów autor twierdzi, że praca całkowicie sprawnego silnika przy określonej dopuszczalnej temperaturze wody i oleju do około 100° C nie jest dla niego niebezpieczna i nie zachodzi potrzeba zatrzymywania czołgu w czasie ruchu w celu ochłodzenia silnika, jak to niektórzy dotychczas praktykowali. Widzimy więc, że o wytrzymałości silnika na przegrzanie w dopuszczalnych granicach decyduje przede wszystkim stopień jego sprawności technicznej. Jeśli silnik jest utrzymany w idealnym stanie, wówczas temperatura wody dochodząca do 100° C nie zagraża jego dalszej pracy. Jeśli jednak przy wskazaniu termometru wody w granicach 95° C spostrzegamy pewne objawy pogarszania się pracy silnika, wówczas musimy przechodząc na niższą przekładnię i zwiększając obroty obniżyć temperaturę wody w układzie chłodzenia. Nie ma jednak potrzeby bez specjalnych przyczyn zatrzymywać od razu wozu i czekać na ostygnięcie silnika. Nie należy również zapominać o poważnej roli żaluzji w zapobieganiu podnoszeniu się temperatury wody w układzie chłodzenia.

W świetle tych wywodów widzimy wyraźnie jeszcze jedną zaletę techniczną naszych wozów bojowych. W celu gruntownego upewnienia się o ważności tego zagadnienia, przedyskutujcie je ze swymi przełożonymi, jak również przekażcie im własne spostrzeżenia. Pamiętać jednak należy, aby w procesie eksploatacji zbytnim tolerowaniem zjawiska przegrzewania się silnika przekraczającego dopuszczalne granice nie spowodować jego uszkodzenia.

Cz. L.

Przegląd SAMOCHODU W DRODZE

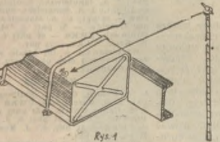
Przeglądu samochodu w drodze nie wolno nam ani lekceważyć, ani też byle jak przeprowadzać; jest to bardzo ważna czynność w obsłudze technicznej samochodu, ponieważ ma na celu stwierdzenie, czy podczas jazdy nie powstały niedomagania lub uszkodzenia w jego zespołach i poszczególnych częściach.

W okresie letnim przegląd w drodze musimy przeprowadzać co najmniej 2 — 3 razy w ciągu dnia, wykorzystując w tym celu postoje samochodu podczas za — i wyładowania, a przy dalszych wyjazdach, związanych, na przykład z taktycznymi ćwiczeniami oddziału — wykorzystywać zatrzymanie się na odpoczynek.

Rzecz jasna, że przegląd nie może być prowadzony chaotycznie, tylko musi być ujęty w pewne ramy organizacyjne; każda czynność powinna być przemyślana i wykonana w pewnej kolejności tak ułożonej, aby cały przegląd odbył się szybko, sprawnie i dokładnie, aby nie pominąć żadnego zespołu, który wymaga sprawdzenia.

Kolejność sprawdzania gwarantująca należyte wykonanie przeglądu powinna być następująca:

1. Natychmiast po zatrzymaniu samochodu sprawdzamy przez dotknięcie ręką temperaturę piast kół, bębnów hamulcowych oraz obudowy mostu tylnego, skrzynki biegów i rozdzielczej. Przy normalnym rozgrzaniu, ręka dotykająca wymienionych wyżej części powinna wytrzymywać ciepło. Trzeba jednak pamiętać, że temperatura obudowy skrzynki rozdzielczej jest nieco wyższa od temperatury pozostałych zespołów. Jeżeli hamulce są prawidłowo wyregulowane, bębny hamulcowe nie powinny się nagrzewać. Przy tej czynności zwracamy uwagę czy nie podcieka olej z miski olejowej silnika i z obudów wyżej wyszczególnionych zespołów.



Rys. 1

Rys. 1. Miarka poziomu paliwa

2. Sprawdzamy poziom benzyny w zbiornikach i umocowanie ich korków. W razie potrzeby dolewamy benzyny i zwracamy uwagę czy nie podcieka ze zbiorników i filtru — osadnika. Sprawdzamy oczywiście nie na oko, lecz miarką poziomą uwidocznioną na rys. 1. Przy sprawdzaniu trzeba zwrócić uwagę, aby wlewy zbiorników były szczelnie zamknięte korkami.

3. Sprawdzamy miarką poziom oleju w misce olejowej silnika i w razie potrzeby dolewamy. Poziom oleju powinien sięgać znaku II (P) na miarce. Po dolaniu oleju do silnika trzeba zakryć otwór wlewu pokrywą, w przeciwnym razie olej zostanie zanieczyszczony, a tym samym narazimy silnik na szybkie zużycie.

Sprawdzając poziom benzyny i oleju należy mieć na uwadze odległość, którą mamy jeszcze przebyć do następnego przeglądu w drodze, aby uniknąć przymusowych postojów. Dlatego też w razie obniżenia się poziomu najlepiej jest dolewać od razu, a nie odkładać tego do następnego przeglądu.

4. Po tej czynności sprawdzamy czy nie podcieka olej z filtrów oleju, a benzyna z gaźnika, pompy paliwowej i przewodów.

5. Sprawdzamy naciągnięcie, pasów wietrznika i umocowanie prądnicy. W razie potrzeby regulujemy naciągnięcie pasów. W tym celu kluczem do nakrętek zluźniamy śrubę mocującą prądnicę i przesuwamy prądnicę w jedną lub drugą stronę, zależnie od potrzeby. Każdy pas powinien być tak naciągnięty, by po naciśnięciu na niego palcem w środkowej części między kołami pasowymi wietrznika a prądnicy ugiął się, zależnie od marki samochodu, w granicach od 10 do 20 mm (rys. 2). Po wyregulowaniu dokręcamy śrubę mocującą prądnicę.

6. Sprawdzamy czy nie podcieka woda z chłodnicy w miejscach połączenia elastycznych przewodów wodnych z krótkimi rurami silnika i przez kurki spustowe oraz czy nie podcieka olej z chłodnicy oleju (jeśli jest). Następnie sprawdzamy poziom wody w chłodnicy oraz umocowanie korka chłodnicy; w razie potrzeby dolewamy wody do poziomu krawędzi rurki odpływowej.

6 Sprawdzając poziom wody, oleju i paliwa trzeba obejrzeć zewnętrzną powierzchnię zbiorników tych zespołów, a także ziemię pod samochodem. Świeże plamy na ziemi i zacieki świadczą o przeciekaniu tych zbiorników.

7. Sprawdzamy stan przednich resorów i amortyzatorów i ich umocowanie. Pióra resorowe muszą być całe; prześwit między piórami i rozsuwanie się ich na boki świadczy o złamaniu pojedyńczych piór lub urwaniu śruby głównej, łączącej pióra. Odchodząc od samochodu na kilka kroków sprawdzamy, czy nadwozie nie jest przechylone na bok wskutek złamania lub osłabienia resoru. Resory jak i amortyzatory muszą być dobrze umocowane; na powierzchni amortyzatorów nie powinno być śladów podciekania płynu amortyzatorowego.

8. Sprawdzamy ilość i stan zawleczek w połączeniach cięgieł ręcznego i nożnego hamulca, pedału sprzęgła oraz w przegubach drążków kierowniczych i ramion zwrotnic. Zawleczki muszą być sprawne i powinny znajdować się na właściwych miejscach.

Należy zwrócić szczególną uwagę na stan i połączenie podłużnego i poprzecznego drążka kierowniczego, od których w dużym stopniu zależy bezpieczeństwo jazdy.

9. Sprawdzamy stan tylnych resorów głównych i pomocniczych (o ile są).

10. Oglądamy wały napędowe i oczyszczamy je z obcych przedmiotów. Powierzchnie wałów nie powinny być zgięte lub w inny sposób uszkodzone.

11. Sprawdzamy umocowanie tylnej latarni i tablicy rejestracyjnej i w razie potrzeby wycieramy je czystą, suchą szmatką. Latarnia tylna i tablica rejestracyjna powinny być dobrze umocowane, aby się nie urwały w drodze.

12. Oglądamy i sprawdzamy na wszystkich kołach: stan opon, które muszą być całe i nie powinny posiadać obcych przedmiotów tkwiących między oponami zdwojonych tylnych kół (np. kamienie, gałęzie, drut itp.). Następnie sprawdzamy ciśnieniomierzem ciśnienie powietrza w dętkach i w razie potrzeby dopompowujemy do normy. Jeśli zauważymy wzdęcie na boku opony, należy przed zdjęciem tarczy koła z piasty, wypuścić z dętki powietrze, by ochronić ją od dalszych, bardzo poważnych uszkodzeń. W razie wzrostu ciśnienia w upalne dni wskutek rozgrzania nie należy wypuszczać z dętek powietrza. Następnie sprawdzamy ilość i dociągnięcie nakrętek tarcz kół. Wszystkie nakrętki kół muszą znajdować się na właściwych miejscach i powinny być dociągnięte do oporu.



Rys. 2. Sprawdzanie naciągnięcia pasa wietrznika

13. Oglądamy zamknięcia skrzyni ładunkowej, rozmieszczenie i umocowanie ładunku. Zamknięcia muszą być sprawne, a ładunek dobrze umocowany.

Na tym kończy się sprawdzanie samochodu w drodze, które będąc przeprowadzone w tej kolejności, zaoszczędzi kierowcy czasu i zostanie wykonane szybko, sprawnie i dokładnie.

Czytelnicy piszą — REDAKCJA ODPOWIADA

Jakie objawy powoduje przerwanie uszczelki głowicy pomiędzy dwoma cylindrami i co jest przyczyną tego, zapytuje szer. Działa Mikołaj?

Przerwanie uszczelki głowicy pomiędzy dwoma cylindrami w miejscu pokazanym na rysunku należy do uszkodzenia, którego nie da się naprawić w garażu, lecz w warsztacie. Objawy tego są następujące. Silnik przerywa, gdyż nie pracują dwa cylindry i „strzela" do gaźnika lub do tłumika, ponieważ dwa sąsiadujące cylindry łączą się ze sobą poprzez szczelinę i zapalają mieszankę jeden drugiemu w czasie niewłaściwym. Ponadto silnik źle ciągnie. Przy pokręcaniu korbą nie wyczuwa się sprężania w dwóch cylindrach, gdyż podczas suwu sprężania gazy przedostają się przez szczelinę z jednego cylindra do drugiego sąsiadującego.



Przerwanie uszczelki mogło nastąpić wskutek niedociągnięcia nakrętek śrub głowicy cylindrów albo wskutek zwichrowania płaszczyzn głowicy lub bloku cylindrów.

Naprawa musi być przeprowadzona w warsztacie, gdzie sprawdzi się płaszczyzny przylegania bloku i głowicy i ewentualnie dotrze się zwichrowane powierzchnie. Po tej czynności trzeba wymienić uszczelkę i dociągnąć śruby głowicy w kolejności zależnej od marki samochodu.

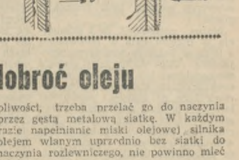
St. szer. Gutkowski F. w liście do Redakcji pisze, że samochód jego, pomimo wszelkich z jego strony starań i zabiegów, nadmiernie zużywał paliwo i olej, że olej w silniku szybko czerniał, a przez otwór wlewu wydostawały się spaliny. Silnik często przerywał wskutek zaolejenia świec. Samochód zabrano do naprawy i powiedziano mu, że ma zyżyte pierścienie i że trzeba roztoczyć cylindry i wymienić tłoki wraz z pierścieniami.

Zapytuje więc, dlaczego przy zużytych pierścieniach powstają takie objawy i czy nie można byłoby, nie roztaczająo cylindrów, wymienić same pierścienie?

Otóż objawy, które wymieniliście świadczą o tym, że pierścienie tłoków są zużyte, a ich rowki wyrobione. Nadmierne zużycie oleju jest następstwem tego, że zużyte pierścienie, pracują w poszerzonych rowkach tłoka, działają jak pompa przetłaczająca olej ponad tłok, gdzie olej ten się spala lub zostaje wyrzucony do rury wydechowej. Najlepiej potwierdzają to zamieszczone rysunki. Spójrzcie na lewy rysunek, na którym przedstawiony jest tłok t, poruszający się w kierunku DMP, jak wskazuje strzałka a, i przyciśnięty do prawej ścianki cylindra, jak wskazuje strzałka b. Wskutek tego wystające pierścienie P zgarniają olej z gładzi cylindra i zapełniają nim poszerzone z powodu wyrobienia rowki. Na prawym rysunku widzicie tłok t posuwający się w kierunku GMP, (strzałka a), i przyciśnięty do lewej ścianki cylindra (strzałka b). Pierścienie P zostają wciśnięte w rowki i wytłaczają stamtąd olej, który wytryskuje ponad tłok.

Wymieniać samych tylko pierścieni nie należy, bo skutek może być wręcz odwrotny. Po wymianie pierścieni rowki tłoka oczyszcza się z osadu węglowego, wskutek czego powiększa się przestrzeń pod pierścieniami, w której mieści się olej przetłaczany następnie ponad tłok. Poza tym nowy pierścień źle przylega do zowalizowanego cylindra.

Możliwe jest wprawdzie częściowe zmniejszenie zużycia oleju, ale tylko przez przetoczenie rowków na tłokach i dopasowanie nowych, nieco szerszych, pierścieni. Ze względu na bezcelowość wymiany samych tylko pierścieni fabryki nie produkują pierścieni o nadwymiarowych szerokościach, lecz jedynie o nadwymiarowych średnicach.

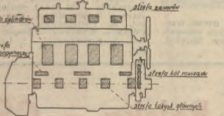


STETOSKOP

(początek patrz w Nr 12)

Przed nałożeniem pokrywki należy wkręcić w nakrętkę przylutowany do przepony trzpień stalowy i wyprowadzić go przez otwór w pokrywce na zewnątrz. O ile okaże się, że trzpień nie trzyma się dość sztywno w nakrętce należy nań nakręcić przeciwnakrętkę. Na końce zaworów wystające z dna pudełeczka naciągamy rurki, których drugie końce osadzamy na końcówkach do umieszczenia w uszach i stetoskop gotowy.

Spróbójmy teraz działanie aparatu. W tym celu trzeba nałożyć na uszy końcówki, a cienkim końcem wystającego z pudełka trzpienia wodzić po dłoni. Chropowatość skóry wystarczy abyśmy usłyszeli wyraźne chrobotanie; jeśli tak nie jest należy sprawdzić dokładność wykonania powyższych czynności



Miejsca (strefy), w których należy osłuchiwać poszczególne elementy silnika, obrazuje nam rysunek. I tak stuk łożysk głównych wału silnika pojawia się przy luzie o wielkości 0,1 — 0,2 mm i jest słyszalny w dolnej strefie górnej części kadłuba silnika. Jest to głuchy stuk o niskim tonie, który szczególnie ujawnia się przy gwałtownej zmianie obrotów silnika. Wskazuje on na zwiększony luz łożysk głównych silnika.

Stuk łożyska stopy korbowodu jest słabszy i słychać go przy przyłożeniu trzpienia do ścianki silnika w miejscach odpowiadających górnym i dolnym położeniom stopy korbowodu podczas pracy silnika.

Stuk sworznia tłokowego wysłuchujemy w górnej połowie cylindra i w głowicy. Jest to ostry stuk o dźwięku metalicznym wyraźnie słyszany przy wyłączeniu zapłonu w danym cylindrze. Uzyskujemy to przez zdjęcie przewodu ze świecy.

Do słabiej słyszalnych stuków należy stuk powstający wskutek nadmiernego zużycia tłoka w cylindrze. Stuk ten świadczący o poważnym zużyciu silnika; najlepiej jest słyszalny przy przejściu tłoka przez górne i dolne zwrotne punkty. Stuk należy wysłuchiwać przez ścianki cylindrów w strefach odpowiadających tym punktom. Jest to stuk charakterystycznie szczękający, a suchy. Przy silniku górnozaworowym przez pokrywę zaworów łatwo jest wysłuchać stuk powstały wskutek nadmiernego luzu zaworów. Stuk ten ma ton wysoki, świergotliwy. Pojawia się szczególnie przy gwałtownym dodaniu gazu.

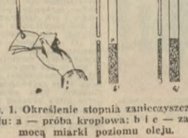
(zakończenie nastąpi)

Jak określić dobroć oleju

Otrzymując olej samochodowy z magazynu względnie sprawdzając jego poziom w misce olejowej silnika za pomocą miarki, niejeden z kierowców zastanawia się czy olej jest dobry i czy dalsze pozostawienie jego w silniku nie grozi przykrymi skutkami.

Ale jakżeż określić dobroć oleju bez przyrządów laboratoryjnych i czy kierowca może to zrobić, jak to się mówi, „sposobem domowym"? Owszem, może i nawet bardzo łatwo, a więc posłuchajcie jakim sposobem.

Dla określenia lepkości oleju bierzemy dwie jednakowe szklane próbówki i napełniamy jedną — olejem, który chcemy zbadać, drugą — świeżym olejem, którego lepkość jest nam znana, uważając, by poziom oleju w obu próbówkach był jednakowy. Po zakorkowaniu przewracamy jednocześnie obie próbówki i obserwując szybkość podnoszenia się pęcherzyków powietrza, określamy względną lepkość, która będzie większa w tej próbce, w której pęcherzyki podnoszą się wolniej.



Rys. 1. Określenie stopnia zanieczyszczenia oleju: a — próba kroplowa: b i c — za pomocą miarki poziomu oleju.

Dla stwierdzenia czy olej nie posiada domieszek ciał obcych (piasek), ziemia itp.) rozcieńczamy olej w próbówce benzyną w stosunku 1:1. Po 24 godz. domieszki znajdujące się w oleju opadną na dno próbówki. Obecność w oleju grubszych cząstek ustalamy przez rozcieranie kropli oleju między palcami. Jeśli chcemy zbadać czy olej nie posiada domieszki kwasów, wówczas do naczynia napełnionego badanym olejem zanurzamy na przeciąg 2 — 3 dni kawałek wypolerowanej miedzi. Jeśli miedź po wyjęciu ściemnieje — wskazuje to na obecność kwasów w oleju. Oznaką domieszki wody w oleju jest ukazanie się pęcherzyków i piany, oraz charakterystyczny trzask słyszany przy ogrzewaniu oleju w czystym naczyniu do temp. 100 — 110°C.

Otrzymując olej ze składu lub magazynu należy zwracać uwagę nie tylko na czystość samego oleju, lecz także i naczyń do nalewania. Wlewać olej do naczyń należy cienkim strumieniem; o ile przy nalewaniu zauważymy w strumieniu kawałki zgęszczonego oleju lub inne obce ciała wlewanie należy natychmiast przerwać Jeśli czystość oleju wzbudza pewne wątpliwości, trzeba przelać go do naczynia przez gęstą metalową siatkę. W każdym razie napełnianie miski olejowej silnika olejem wlanym uprzednio bez siatki do naczynia rozlewniczego, nie powinno mieć miejsca.

Stopień zanieczyszczenia oleju w misce olejowej silnika można określić wg próby kroplowej lub za pomocą miarki poziomu oleju.

Dla określenia sposobem próby kroplowej, należy kroplę oleju wziętego z ogrzanego silnika i spływającego z miarki poziomu umieścić na czystym filtracyjnym papierze (rys. 1 a) i zaczekać, aż olej wsiąknie w papier. Po zanieczyszczonym oleju na papierze zostanie czarna plama, natomiast po czystym lub mało zanieczyszczonym pozostanie plama zbliżona kolorem do świeżego oleju.

W celu określenia stopnia zanieczyszczenia wg miarki poziomu oleju, należy wyjąć miarkę z ogrzanego silnika, wytrzeć ją, następnie zanurzyć ponownie i natychmiast wyjąć. Jeśli po wyjęciu miarki umieszczone na niej znaki P i O będą dobrze widoczne przez błonę olejową, pokrywającą koniec miarki (rys. 1 b) oznacza to, że element filtrujący filtru wstępnej filtracji oleju jest czysty i wymiany nie wymaga; jeśli natomiast kreski i litery nie będą przez błonę olejową widoczne (rys. 1 c), jest to oznaka zanieczyszczenia elementu filtrującego, który należy wymienić na nowy.

W. F.

II eliminacja do raidowych Mistrzostw Polski



na Sudeckich szlakach

Dwa dni: 20 i 21 czerwca br. trwały zmagania najlepszych motocyklistów z całego kraju, którzy w Polanicy Zdroju (Dolny Śląsk) wystartowali do II eliminacji raidowych Mistrzostw Polski. Na trudnych, górskich szlakach sudeckich w rejonie Dusznik, Kudowej, Polanicy, Lądka Zdroju i Kłodzka wiodła trasa tego ciężkiego raidu, który został przeprowadzony jako raid obserwowany. Podobnie jak to miało miejsce w raidzie obserwowanym w Bielsku-Białej (patrz „Kierowca" Nr 11, str. 8) zawodnicy mieli do pokonania na każdym dziennym etapie bez mała 20 sekcji obserwowanych, na których punktowany był styl przejazdu. Raid Sudecki okazał się jednak o wiele trudniejszą imprezą — walka o tzw. „czyste przejazdy" rozgorzała więc z całą zawziętością. Ale nie uprzedzajmy wydarzeń.



Indywidualnym zwycięzcą Raidu Sudeckiego był Roman Żurawiecki (Budowlani — Warszawa), którego widzimy na zdjęciu na jednym z obserwowanych przejazdów

KAMIENNE PROGI I OBERWANA CHMURA

Początkowo nic nie zapowiadało przykrych niespodzianek na trasie. Punktualnie i zgodnie z regulaminem raidu o godz. 9-tej rozpoczął się start 85 zawodników na 90 km trasę I etapu. Każdy z nich, obojętnie w jakiej jechał klasie maszyn, miał 7 godzin czasu, w którym powinien był zameldować się na mecie. Jednak trudność nie polegała na przejechaniu tych 90 km górskimi szlakami. Chodziło bowiem — i w tym jak wiadomo leży sedno raidów obserwowanych — o pokonanie wyznaczonych odcinków bez podparcia nogą.

O ile więc samo przejechanie trasy dla motocyklistów ubiegających się o tytuły mistrzów Polski nie było zbyt trudne, szybko bowiem, a zarazem bardzo pewnie pokonują oni górski teren, to bezbłędne przejazdy przez wyznaczone odcinki sprawiły nawet rutynowanym mistrzom wiele kłopotu. Organizator bowiem nie żałował najtrudniejszych przeszkód, jak strome, kamieniste podjazdy pod górę przecinane wysoko wystającymi korzeniami, wąskie ścieżki leśne, pokonanie kamienistych brodów, zjazdy „na łeb na szyję" po kamiennych progach bądź rozmokłej glinie.

Można powiedzieć, że I eliminacja w Bielsku była w porównaniu z II-gą w Polanicy niedzielną przejażdżką. Ale najbardziej przykrą niespodzianką był, po kilku męczących sekcjach obserwowanych, odcinek 9-ty, na którym cztery kolejne przejazdy prowadziły wśród głazów wąską ścieżką z góry. Odcinek ten dał się we znaki przede wszystkim maszynom ciężkim, gdyż tu przeważnie brakło już zawodnikom sił, aby utrzymać nie tylko stylową jazdę, ale i ciężki motocykl nabierający pędu wśród granitowych progów o 60 cm wysokości.

Innym przejazdem, na którym większość zawodników oczekiwały „murowane" punkty karne był stromy zjazd w dół po glinie. Pech chciał, że właśnie gdy zawodnicy rozpoczęli I etap raidu 1-godzinna ulewa zmieniła twarde podłoże górskich ścieżek w lepką gliniastą maź. W ten sposób niezbyt trudny przejazd stał się nieoczekiwaną trudniejszą przeszkodą.

Rzecz charakterystyczna, że obydwa wymienione wyżej ciężkie przejazdy pokonywały najlepiej motocykle lekkie, które jak się okazuje zawsze mają na odcinkach zjazdowych przewagę nad 500-tkami i cięższymi 350-tkami.

MOTOCYKLE I GÓRSKIE BEZDROŻA

Drugim charakterystycznym momentem Raidu Sudeckiego była minimalna ilość wycofanych z trasy maszyn na skutek defektów czy uszkodzeń. A przecież już powiedzieliśmy, że raid był niezwykle trudny. Dlaczego więc np. na Raidzie Świętokrzyskim (patrz „Kierowca" Nr 12, str. 6) prawie połowa motocyklistów odpadła na ciężkiej trasie? Czyżby szybkość jazdy była większa? Napewno nie. Zawodnicy po trudnych sudeckich szlakach jechali w dużym tempie. Okazuje się jednak zupełnie co innego. Otóż na indywidualnych eliminacjach do raidowych Mistrzostw Polski poszczególnym Zrzeszeniom, jak to się mówi, więcej zależy. Wystawiają więc one lepszych zawodników, dają lepszy sprzęt, a tym samym podnosi się od razu sportowy poziom imprezy.

Okazuje się również, że gdy tego zachodzi potrzeba, można tak przygotować swą maszynę, iż znosi ona dobrze trudy górskich bezdroży, nie przysparza zawodnikowi trudności na trasie i nie zmusza go do rezygnowania z pięknej sportowej walki. Przykładem starannie przygotowanej maszyny była Jawa-250 S. Rusiniaka z CWKS-u. Posiadała ona wszystkie możliwe zabezpieczenia i wzmocnienia, komplet zapasowych części, które łatwiej niż inne mogą na górskiej trasie ulec uszkodzeniu, oraz pomysłowo i wygodnie rozmieszczony zestaw narzędzi.

Jeśli już mowa o przygotowaniu sprzętu raidowego to bardzo wiele słów uznania należy się też młodym zawodnikom z AZS — Gliwice (Politechnika Śląska; Wydział Samochodowy). Osiem motocykli, które startowały w ich barwach w kl. 125 było dziełem ich własnej pracy i to w większości dziełem naprawdę godnym uwagi. Zarówno silniki (bazowane na SHL-ce), jak i ramy z doskonałym nowoczesnym resorowaniem obu kół, zwracały na siebie uwagę każdego znawcy, a w rezultacie przyniosły akademikom I miejsce i złoty medal w kl. 125 oraz cztery kolejne miejsca w pierwszej dziesiątce w tej samej klasie i 3 srebrne medale.

ŁATWIEJ BYŁO DRUGIEGO DNIA

Prawie każdy z zapytanych przez nas zawodników odpowiadał, że drugiego dnia, tj. na II etapie raidu (długość 91 km i 18 sekcji obserwowanych) lepiej i lżej się jechało. A tymczasem na trasie nie widzieliśmy bynajmniej łatwiejszych przejazdów. Mniej może było sekcji zjazdowych, co dawało tym razem większe możliwości cięższym maszynom pnącym się na strome, obserwowane podjazdy. Okazało się więc, że motocykliści jak gdyby „przywykli" lepiej znosić trudy raidu i nie odczuwają do tego stopnia, jak w pierwszym dniu, zmęczenia na ciężkiej trasie.

Ale i tym razem widzieliśmy, jak wielu młodych zawodników dawało sobie doskonale radę z trudnym terenem. Dystansowali oni skutecznie starych mistrzów jadących przeważnie na cięższych maszynach, spychając ich tym samym na dalsze pozycje w punktacji. I tak skutecznie wyprzedzili wielu rutynowanych raidowców również młodzi motocykliści wojska, jak st. szer. R. Dąbrowski i st. szer. Kruk w klasie 250 oraz st. szer. Marchliński i Kuroczko w kl. 350.

Można powiedzieć, że dotychczasowe mocne pozycje takich starych mistrzów, jak Żymirski, J. Dąbrowski, czy W. Markowski zostały poważnie zagrożone przez dystansujących ich wielokrotnie, młodszych zawodników. Mogliśmy to wyraźnie stwierdzić, podziwiając nienaganny styl jazdy na najtrudniejszych obserwowanych odcinkach u naszej motocyklowej młodzieży, która jeszcze tylko niekiedy ustępuje „starym" brakiem odpowiedniej rutyny. A trzeba przyznać, że młodzieży tej jest coraz więcej. Zaimponowała nam ilością, a jednocześnie i wysokim poziomem sportowym młodych zawodników, ZS „Spójnia" Wrocław. Na kilkunastu motocyklistów „Spójni", startujących w tej imprezie przeważająca ilość to motocykliści z krótką karierą sportową, tym niemniej pozajmowali oni wiele czołowych miejsc we wszystkich klasach maszyn, a w klasyfikacji zespołów zdobyli II, VIII i IX miejsca.

POCHWAŁA WÓZKARZY

Omawiając więcej lub mniej udany udział motocyklistów z poszczególnych klas maszyn w Raidzie Sudeckim niesposób byłoby nie wspomnieć o kierowcach maszyn z wózkami. Chociaż było ich zaledwie 6-ciu, to jednak swą postawą i wytrwałością wykazali, że rzeczywiście mogą ubiegać się o tytuł Mistrza Polski w tej klasie. Na wąskich górskich ścieżkach, często z uniesionym ponad zboczem góry kołem, wytrwale pokonywali ci motocykliści ciężką trasę. Niełada umiejętności wymagały przejazdy maszyn z wózkami w leśnych przecinkach i górskich rynnach. Najlepiej z tych prób wyszedł mistrz Wojska R. Bączkowski — CWKS na maszynie M-72 z wózkiem, zdobywając I miejsce i złoty medal. Trzecie miejsce również na maszynie M-72 zajął młody zawodnik CWKS-u K. Słowik, uzyskując medal srebrny.

Kończąc ten trudny raid kierowcy motocykli z wózkami udowodnili, że nawet najcięższą trasę można przejechać na maszynie tej kategorii, jeżeli zawodnik posiada wysokie kwalifikacje jeździeckie, a zespół składający się z kierowcy i wózkarza pracuje zgodnie i ofiarnie pokonując wszystkie przeszkody na trasie.

* * *

Na zakończenie należałoby jeszcze podkreślić wyraźniej charakterystyczne momenty, jakie się wyłoniły podczas Sudeckiego Raidu. Pierwszy z nich to bezsporny fakt, że nasi raidowcy opanowali już i pewnie czują się na terenowych imprezach motorowych o najtrudniejszej trasie. Jest to liczna grupa zawodników, mogących śmiało konkurować z zawodnikami innych państw europejskich.

Natomiast drugi charakterystyczny moment to przesunięcie się starych mistrzów na dalsze miejsca w klasyfikacji, podczas gdy pierwsze coraz częściej i coraz liczniej zajmuje już nasza utalentowana młodzież sportowa — motocykliści wychowani przez poszczególne Zrzeszenia, uzyskujący dzięki opiece państwa za każdym razem piękniejsze wyniki w swym rozwoju.



„Na wysłużonej maszynie niema co marzyć o sukcesach" — mówi wielokrotny mistrz Polski A. Żymirski. Na zdjęciu widzimy go, jak bezbłędnie pokonuje bród



Najlepszym zespołem raidu byli młodzi motocykliści wojskowi z OWKS-Warszawa dystansując znacznie rutynowanych mistrzów raidowych innych zrzeszeń. Na zdjęciu: zwycięscy żołnie[illegible] kliści szer. Kuroczko i st. szer. Marchiński (na dalszym planie) na trasie raidu.

WYNIKI RAIDU

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA

Klasa 125.

1. W. Zaria, AZS Gliwice — 40 pkt.; 2. R. Potocki, LPŻ Kielce — 46 pkt.; 3. J. Warchoł, Stal Wrocław — 47 pkt.

Wystartowało 28 zawodników, I etap ukończyło 28, a III etap 24 zawodników (1 zawodnik zdyskwalifikowany).

Klasa 250

1. Żurawiecki, Budowlani W-wa — 21 pkt.; 2. A. Jakubowski, Spójnia Wrocław — 37 pkt.; 3. S. Śmigielski, Spójnia Wrocław — 40 pkt; 4. A. Mokiejewski, Spójnia Wrocław — 53 pkt; 5. st. szer. R. Dąbrowski CWKS — 66 pkt; 6. st. szer. W. Kruk, CWKS — 74 pkt.

Wystartowało w tej klasie maszyn 41 zawodników. I etap ukończyło 40, a II-gi 34 zawodników.

Klasa 350

1. J. Paluch, Górnik Stalinogród — 49 pkt; 2. E. Marchliński, CWKS — 50 pkt; 3. S. Kanas CWKS — 54 pkt; 4. J. Kwaśniewski, CWKS—55 pkt; 5. J. Kuroczko — CWKS — 61 pkt; 6. J. Korczak LPŻ W.-wa — 69 pkt.

Wystartowało 14 zawodników, ukończyli raid wszyscy.

Klasa 500

1. W. Szarle, Ogniwo W.-wa — 66 pkt; 2. K. Gargul, Górnik Stalinogród — 70 pkt; 3. K. Flakowski, Budowlani W-wa — 91 pkt; 4. S. Urbaniak CWKS — 106 pkt; 5. A. Kwiatkowski, CWKS — 109 pkt; 6. J. Henek CWKS — 121 pkt.

Wystartowało 7 zawodników, raid ukończyli wszyscy.

Motocykle z wózkami

1. R. Bączkowski CWKS — 57 pkt; 2. Z. Sikora, LPŻ Kielce — 75 pkt; 3. K. Słowik, CWKS — 87 pkt; 4. Łukowicz, CWKS — 96 pkt, 5. Mleczyński, Stal Gliwice — 123 pkt.

Wystartowało 6 „wózkarzy" (2-osobowe obsady), 1 zawodnik raidu nie ukończył.

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

1. OWKS — Warszawa w składzie: st. szer. Marchliński, szer. Kuroczko i Kwaśniewski — 166 pkt. 2. „Spójnia" Wrocław: A. Jakubowski, S. Śmigielski i Z. Cichocki — 178 pkt. 3. Górnik — Stalinogród: Gargul, J. Paluch, J. Malinowski — 212 pkt. 4. CWKS — Warszawa: S. Kanas, W. Kruk, Z. Kupczyk — 218 pkt. 5. Budowlani — Warszawa — Zespół I: J. Dąbrowski, W. Siekielicki, R. Żurawiecki — 226 pkt. 6. Stal WSK — Wrocław: J. Wodziński, J. Warchoł, W. Ożdyński — 235 pkt. 7. CWKS Warszawa — Zespół II: W. Filemowicz, R. Dąbrowski, S. Rusiniak — 248 pkt. 8. Spójnia Wrocław — Zespół I: K. Stabliński, K. Płocicki Z. Wytrykusz — 260 pkt. 9. Spójnia — Wrocław — Zespół III: K. Fau, Z. Jezierski, K. Pociejkowicz, — 265 pkt. 10. CWKS — Warszawa — Zespół II: J. Henek, A. Kwiatkowski, S. Urbaniak 336 pkt.

Na piaszczystej trasie

Wyścigi terenowe Polska — ČSR

Pierwsza tegoroczna międzynarodowa impreza motorowa — wyścigi terenowe, odbyły się 17 czerwca br. pod Warszawą z udziałem doskonałych zawodników czechosłowackich. Nasi goście startowali w klasach maszyn: 125, 250 i 350 ccm demonstrując z powodzeniem swój wysoki poziom jazdy oraz doskonale przygotowane do tego rodzaju imprez motocykle wyczynowe.

Cztery biegi terenowe, jakie odbyły się na piaszczystej trasie motokrosu o obwodzie 2 700 m stały się dla wielotysięcznych zgromadzonych tu tłumów publiczności prawdziwą ucztą sportową. Nie tylko oklaskiwano entuzjastycznie zwycięsców (patrz wyniki), ale przede wszystkim niebywałą brawurę i ambicję sportową, cechującą polskich zawodników, którzy w spotkaniu z doskonale przygotowanymi maszynami gości potrafili nie tylko nawiązać równorzędną walkę, ale również i zwyciężać.

Trzeba tu dodać, że w rozegranym międzynarodowym motokrosie znaczną część startujących zawodników stanowili członkowie klubów sportowych zarówno naszego wojska, jak i Armii Czechosłowackiej. I tak do reprezentacji narodowej Polski weszli w zespole „B": szer. Kuroczko, Kwaśniewski, Kanas i Urbaniak — wszyscy CWKS oraz w zespole „A" st. szer. Henek i Kwiatkowski z CWKS i ze „Spójni" Wrocław — Jakubowski oraz z „Budowlanych" Warszawa — Żurawiecki. Natomiast w zespołach czechosłowackich widzimy kilku oficerów Armii CSR, a to: K. Buchnara, L. Baleja oraz O. Klaudingera. Wszyscy ci zawodnicy udowodnili na trasie, że na wysokim poziomie stoi wyszkolenie jeździeckie w naszych ludowych armiach, a żołnierze-kierowcy skutecznie uczestniczą w życiu sportowych swych krajów.

Na trasie podczas walki w klasach 125 i 250 wyraźnie uderzała przewaga silniejszych i szybszych motocykli czechosłowackich. Ich motory Cz-125 i Jawy-250 łatwiej wjeżdżały na strome, piaszczyste górki i bezwątpienia uciekłyby polskim zawodnikom, gdyby nie kręta, wijąca się wśród drzew i przeszkód trasa, gdyby... nie mistrzowskie opanowanie maszyny w jeździe terenowej przez naszych zawodników i ich ogromna ambicja sportowa. To też mogliśmy z zapartym tchem podziwiać, jak skutecznie walczy w klasie 125 nasz młody zawodnik z AZS — Gliwice Ciążyński z szybszym od siebie zawodnikiem czeskim Polanką. Jedynie w klasie 250 zwycięsca Czechosłowak J. Cižek na doskonałej Jawie nie miał równego sobie szybkością konkurenta wśród Polaków. Tym niemniej zagrażał mu przez kilka okrążeń Żurawiecki, a efektowną walkę nawiązał w tej klasie z innym Czechosłowakiem Pechą młody zawodnik CWKS-u st. szer. Kruk, który zadziwił wszystkich w tym roku swym szybkim wzrostem umiejętności prowadzenia maszyny w ciężkim terenie.

W klasie 350 st. szer. Kuroczko i Kwaśniewski wyraźnie górowali nad jadącymi w tej kategorii zawodnikami CSR Buchnarem i Hradkiem. W pięknej formie przy serdecznych brawach publiczności zwyciężyli oni w swej klasie maszyn. Natomiast w klasie 500 wyścig nie był już tak atrakcyjny z uwagi na start w nim samych tylko Polaków. Zwyciężył tu pewnie Kwiatkowski — CWKS, przed A. Żymirskim, który mimo iż jechał na maszynie o poj. 350 ccm, równie skutecznie pokonywał trasę motokrosu, zajmując drugie miejsce.



Motocykle, jakie oglądaliśmy na trasie motokrosu Polska—CSR budziły powszechne zainteresowanie swą nowoczesną konstrukcją. Na zdjęciu: start maszyn w klasie 125. Nr. 31 — Polanka (CSR), Nr. 32 — zwycięzca Roucka (CSR) i Nr. 33 Soucek (CSR).

WYNIKI ZESPOŁOWE MOTOKROSU

I miejsce — Polska B (Kuroczko, Kwaśniewski, Kanas, Urbaniak) 59 pkt.
II miejsce — Czechosłowacja B (Cizek, Soucek, Roucka, Pecha) 84 pkt.
III miejsce — Polska A (Żurawiecki, Jakubowski, Kwiatkowski, Hennek).

WYNIKI INDYWIDUALNE

Kl. 125 — 6 okrążeń po 2700 m.
1) Roucka (CSR) — CZ 24:33,2, 2) Ciążyński (AZS) — SHL 24:46,4, 3 Potocki (LPŻ) — SHL 24:59,1, 4) Jezierski (AZS)—SHL 26:27,4, 5) Polanka (CSR) — CZ 28:09,2.

Kl. 250 — 8 okrążeń po 2700 m.
1) Cižek (CSR) — Jawa 28:32,3, 2) Żórawiecki (Bud.) — Jawa 29:07,4, 3) Pecha (CSR) — Jawa 29:57,1, 4) Cichocki (Sp.)— Jawa 31:33,2, 5) Kruk (CWKS) — Jawa 31:35,6, 6) Śmigielski (Sp.) — Jawa 32:19,1.

Kl. 350 — 8 okrążeń po 2700 m.
1) Kwaśniewski (CWKS) — BSA 28:37,2, 2) Kuroczko (CWKS) — BSA 28:38,6, 3) Buchnar (CSR) — Jawa 29:28,3, 4) Kanas (CWKS) — BSA 29:35,9, 5) Hoffman (LPŻ) — Jawa 32:26,8.

Kl. 500 — 8 okrążeń po 2700 m.
1) Kwiatkowski (CKWS) — BSA 32:25,8, 2) Żymirski (Ogn.) — BSA 350 32:28,6.

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 1144 CW-18251